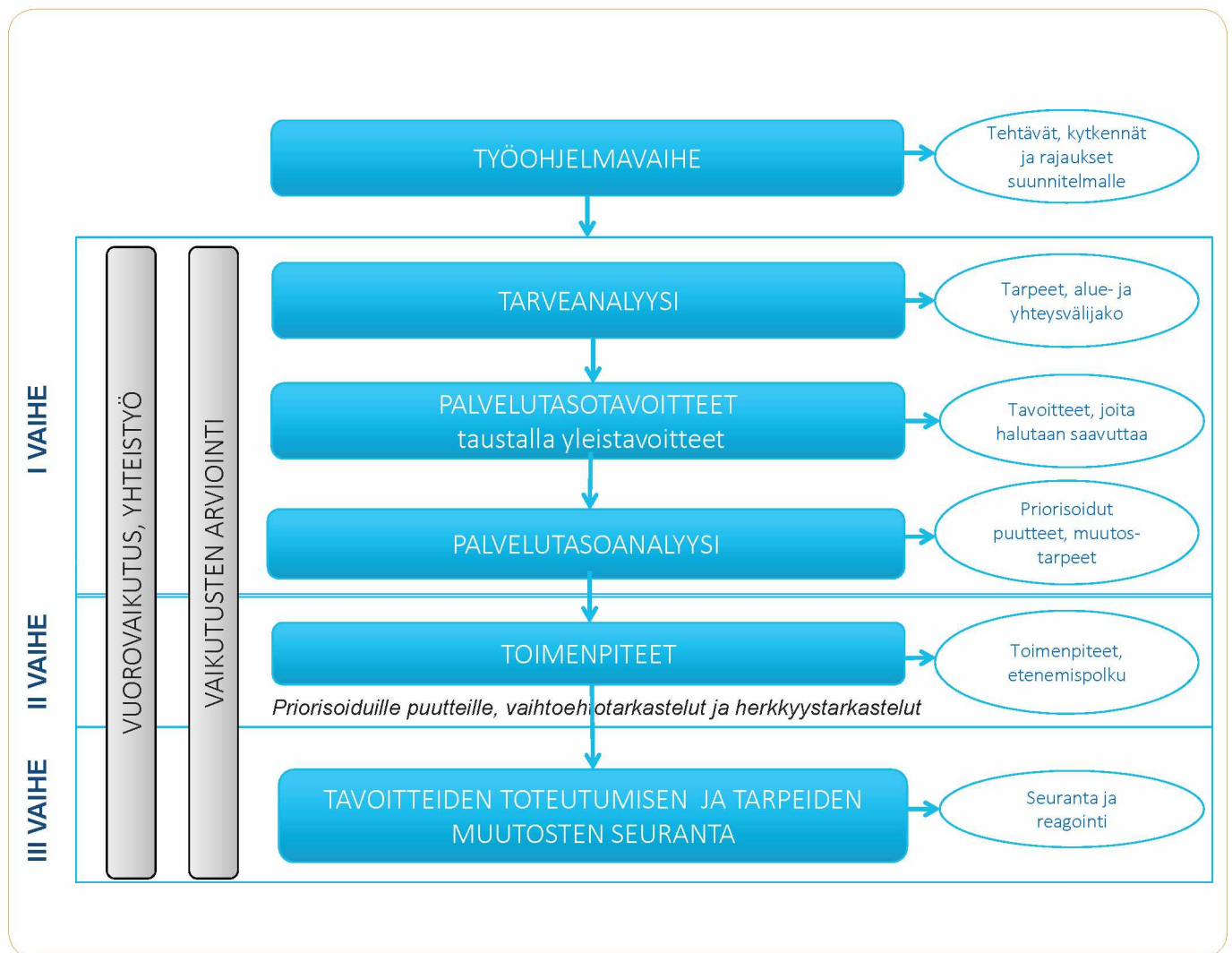


## Palvelutasolähtöisyys liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa





Heikki Metsäranta, Petri Launonen, Mika Savolainen,  
Sakari Somerpalo, Markku Kivari

# Palvelutasolähtöisyys liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2014

*Kannen kuva: Palvelutasolähtöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaiheet*

Verkkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-478-9

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 029 534 3000



**Heikki Metsäranta, Petri Launonen, Mika Savolainen, Sakari Somerpalo, Markku Kivari:** **Palvelutasolähtöisyys liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa.** Liikennevirasto, liikenteen palvelut -osasto. Helsinki 2014. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2014. 40 sivua. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-478-9.

**Avainsanat:** Palvelutaso, asiakaslähtöisyys, liikennejärjestelmä, esisuunnittelu, liikennepolitiikka

## Tiivistelmä

Tässä raportissa on määritelty palvelutasolähtöisyyden tavoitteita ja sisältöä liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa. Palvelutasolähtöisyyttä on tarkasteltu ensin liikennepolitiikan yleisemmässä viitekehyksessä ja sitten liikennejärjestelmäsunnittelun ja yhteysvälisuunnittelun toimintatapoihin tarkentaen. Toimintatapakuvaukset ovat luonteeltaan ehdotuksia esisuunnittelun ohjeistuksessa ja käytännön suunnitteluhankkeissa sovellettavaksi.

Liikennepolitiikan yleisessä kehikossa palvelutasolähtöisyyden pääajatus on ohjata esisuunnittelua siten, että ensin analysoidaan tarpeita ja haluttuja vaikutuksia. Päätökset tavoiteltavasta matkojen ja kuljetusten palvelutasosta ovat sellaisella tasolla, jotka eivät vielä sido mahdollisia ratkaisuja. Palvelutasolähtöisyys korostaa liikennejärjestelmätasoisesta esisuunnittelusta tehtävää suunnata ja antaa tavoitteita tarkemmalle suunnittelulle. Palvelutasolähtöisyys korostaa myös suunnittelun eri osapuolten välisen yhteistyön ja sitoutumisen sekä käyttäjälähtöisyyden tärkeyttä.

Palvelutasoajattelun rooli liikennejärjestelmäsunnittelun eri vaiheissa kuvataan suunnittelutyön vaatimuksissa ja työsuunnitelmassa. Suunnittelutyön tarve-analysissä määritetään käytettävät alue- ja yhteysvälijaoit ja selvitetään matkojen ja kuljetusten tarpeet sekä yhteiskunnan tavoitteet. Tarpeet ja tavoitteet asetetaan järjestykseen sen mukaan, kuinka tärkeitä ne ovat alueen asukkaille, elinkeinoelämälle ja laajemmin alueen kehittymiselle. Yleistavoitteet ja niitä toteuttavat matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteet määritetään ja päätetään tarpeiden tärkeysjärjestyksen pohjalta.

Päätetyistä tavoitteista tulee vertailukohta palvelutason nykytilan ja tulevan kehityksen analysointiin. Tämän palvelutasoanalyysin tuloksena saadaan käsitys palvelutason puutteista. Puutteiden priorisoinnissa otetaan huomioon niiden merkitys tavoitteiden taustalla oleviin tarpeisiin ja niiden tärkeyteen. Toimenpiteet kehittämispolkuineen määritellään poistamaan puutteita tärkeysjärjestyksessä ja kustannustehokkaasti. Esisuunnittelun tulosten siirtyminen seuraaviin suunnitteluvaiheisiin tehdään suunnitteluperusteiden kautta. Vaikutusten arvioinnilla ja seurannalla tuetaan palvelutasolähtöisen suunnitelman toteutumista.

Palvelutasolähtöisyyden soveltamisen peruseriaatteen ovat yhteysvälisuunnitelmassa samat kuin liikennejärjestelmäsunnitelmassa. Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen edellyttää kuitenkin liikennejärjestelmätason esisuunnittelua yhteysvälistä ja sen roolista osana laajempaa kokonaisuutta. Voidaan pitää tavoiteltavana sitä, että yhteysvälisuunnitelmien edellyttämät keskeiset lähtökohdat tuotetaan jatkossa entistä kattavammin valtakunnallisella tasolla. Yhteysvälisuunnittelulle jäisi nykyistä selkeämpi rooli osana väylähankkeiden esisuunnittelua.

Raportin perusteella suositellaan, että esitetyt palvelutasolähtöisen suunnittelun periaatteet otetaan osaksi liikennejärjestelmätasoisesta esisuunnittelun ohjeistusta. Eri suunnitelmien rooleja tulee kirkastaa. Ohjeissa tulee jättää tilaa soveltamiselle.

Liikenneviraston tulisi huolehtia suunnitelmien ja aiesopimusten osapuolena siitä, että palvelutasolähtöisyys vakiintuu käyttöön riittävän yhdenmukaisesti eri puolilla maata ja erilaisissa suunnitelmissa. Liikenneviraston pitkän aikavälin ohjelmien laadinnassa tulisi tehdä valtakunnallisia palvelutasolinjauksia tulevien liikennejärjestelmätasoisesta esisuunnitelmien lähtökohdaksi. Seuraavassa liikennepolitiisessa selonteossa tulisi esittää linjauksia palvelutasoajattelun kokonaisuudesta jatkossa.

**Heikki Metsäranta, Petri Launonen, Mika Savolainen, Sakari Somerpalo, Markku Kivari: Inriktning på servicenivåer i preliminär planering på trafiksystemnivå.** Trafikverket, trafik-tjänster. Helsingfors 2014. Trafikverkets undersökningar och utredningar 31/2014. 40 sidor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-478-9.

**Nyckelord:** Servicenivå, kundorientering, trafiksystem, preliminär planering, trafikpolitik

## Sammanfattning

I denna rapport fastställs servicenivåinriktningens mål och innehåll i preliminär planering på trafiksystemnivå. Inriktningen på servicenivåer har först granskats enligt den mest allmänna referensramen för trafikpolitiken och därefter preciserats enligt rutinerna för planeringen av trafiksystem och förbindelsesträckor. Beskrivningarna av rutinerna är till sin karaktär förslag som kan tillämpas i anvisningar för den preliminära planeringen och i praktiska planeringsprojekt.

I den allmänna ramen för trafikpolitiken är huvudtanken i inriktningen på servicenivåer att styra den preliminära planeringen så att man först analyserar behoven och de önskvärda konsekvenserna. Besluten om den målsatta servicenivån för resor och transporter är ännu inte bindande för eventuella lösningar. Inriktningen på servicenivåer framhäver uppgiften för den preliminära planeringen på trafiksystemnivå, nämligen att inrikta och ställa mål för den mer detaljerade planeringen. Inriktningen på servicenivåer framhäver också vikten av samarbete mellan olika parter i planeringen samt engagemang och användarorientering.

Servicenivåkonceptets roll i olika skeden av planeringen av trafiksystem beskrivs i kriterierna för planeringsarbetet och arbetsplanen. I planeringsarbetets behovsanalys fastställer man indelningen av regioner och förbindelsesträckor samt reder ut behovet av resor och transporter samt de samhällseliga målen. Behoven och målen prioriteras utifrån hur viktiga de är för regionens invånare, näringsliv och mer generellt för utvecklingen av regionen. De allmänna målen som ska nås med servicenivåmålen för resor och transporter fastställs utifrån prioriteringen av behoven.

De fastställda målen blir en referens för servicenivåns nuläge och analysen av den framtida utvecklingen. Denna analys av servicenivån ger en uppfattning om bristerna i servicenivån. Vid prioriteringen av bristerna beaktas deras betydelse för behoven bakom målen och deras vikt. Åtgärderna och utvecklingsstegen fastställs så att de åtgärder brister kostnadseffektivt i den prioriterade ordningen. Överföringen av resultaten av den preliminära planeringen till de följande planeringsnivåerna görs via planeringsgrunderna. Realiseringen av planen får stöd av konsekvensbedömning och uppföljning.

Grundprinciperna vid tillämpningen av inriktningen på servicenivåer är identiska i planen för förbindelsesträckor och i planen för trafiksystem. Tillämpningen av inriktningen på servicenivåer förutsätter dock preliminär planering av förbindelsesträckor och dess roll på trafiksystemnivå i anslutning till en större helhet. Det kan emellertid anses vara eftersträvänsvärt att de centrala utgångspunkter som planerna för förbindelsesträckor förutsätter i fortsättningen kommer att tas fram på nationell nivå i allt högre grad. Planeringen av förbindelsesträckor skulle få en tydligare roll som en del av den preliminära planeringen av trafikledsprojekt.

Rapporten rekommenderar att principerna för planeringen på servicenivå ska införas i anvisningarna för den preliminära planeringen på trafiksystemnivå. De olika planernas roller bör förtydligas. Anvisningarna ska lämna rum för tillämpning.

Som part i planer och intentionsavtal borde Trafikverket se till att inriktningen på servicenivåer etableras på ett tillräckligt enhetligt sätt runt om i landet och i olika planer. I uppgörandet av Trafikverkets långsiktiga program borde nationella riktlinjer för servicenivåer tas fram som utgångspunkt för framtida preliminära planer på trafiksystemnivå. I den följande trafikpolitiska redogörelsen borde riktlinjer för övergripande servicekoncept läggas fram.

**Heikki Metsäranta, Petri Launonen, Mika Savolainen, Sakari Somerpalo, Markku Kivari: Focus on service levels in pre-planning at transport system level.** Finnish Transport Agency, Traffic Services. Helsinki 2014. Research reports of the Finnish Transport Agency 31/2014. 40 pages. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-478-9.

**Keywords:** Service level, customer orientation, transport system, pre-planning, transport policy

## Summary

This report specifies the objectives and content of a service level oriented approach in pre-planning at transport system level. The service level oriented approach is first examined within a more general transport policy framework, and then within the more detailed context of the operating procedures applied in transport system planning and connecting section planning. By nature, descriptions of operating procedures form suggestions for application in pre-planning guidelines and practical planning projects.

Within the general framework of transport policy, the key objective of the service level oriented approach is to have the pre-planning process begin by analysing the related needs and desired impacts. At this stage, decisions on the desired travel and transport service level are not yet binding and will not limit the final solutions. A service level-oriented approach underscores the objective of pre-planning at transport system level, in order to provide a direction and set goals for more detailed planning work. Similarly, such an approach emphasises the importance of a focus on the user and of co-operation and commitment between the various parties involved in the planning process.

The role of the service level oriented approach at different stages of transport system planning is specified in the planning work requirements and in the work plan. At the needs assessment stage of planning work, the regional and connecting section division is specified and the need for travel and transport is assessed, as are the related societal objectives. Needs and objectives are placed in the order of their importance to the region's population, business life, and future development in general. This order of importance also serves as the basis for defining and determining the general objectives and the service level objectives set for their fulfilment.

The objectives set serve as a benchmark for the analysis of the current service level and future development. The results of this service level analysis will include an understanding of any deficiencies in the service level. When defects are being prioritised, attention must be paid to their significance in view of the underlying needs and the importance of such needs. Actions and the related development paths are specified in order to eliminate any deficiencies, in a cost-efficient manner and in the correct order of priority. The results of pre-planning are carried through to the following planning stages based on planning principles. Implementation of the service level oriented plan is supported by an impact assessment and follow-up activities.

The basic principles adopted in applying the service level oriented approach are the same in the case of connecting section plans and transport system plans. However, such an approach requires the pre-planning, at transport system level, of the connecting section and its role in the bigger picture. Going forward, the aim may be to produce the background data necessary for connecting section planning on a more extensive basis at national level. This would clarify the role of connecting section planning as part of infrastructure project pre-planning.

On the basis of the report, it is recommended that the proposed service level oriented planning principles be included in the guidelines for pre-planning at transport system level. The roles of different plans must be clarified. The guidelines should leave room for adaptation. As a party to various plans and letters of intent, the Finnish Transport Agency should take action to ensure the systematic and consistent introduction of the service level oriented approach in various parts of Finland and within different plans. When formulating its long-term plans, the Agency should prepare national policy guidelines regarding the service level, to serve as a foundation for future pre-planning at transport system level. The next transport policy report should propose policy guidelines for the overall service level approach to be taken in the future.

## Esipuhe

Tämän selvityksen tehtävänä on ollut muodostaa yhteinen käsitys palvelutasoajattelun soveltamisesta liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa. Asiaa on lähestytty ensisijaisesti Matkojen ja kuljetusten palvelutaso -hankkeessa mukana olleiden pilottisuunnitelmien kokemusten kautta. Palvelutasolähtöisyyden toimintatapoja on kuvattu suunnittelun yleisohjeistusta vastaavalla tarkkuustasolla. Ehdotetut toimintatavat liikennejärjestelmäsuunnitteluun perustuvat jo useisiin todellisiin suunnitteluhankkeisiin ja ovat käytännössä koeteltuja. Yhteysvälisuunnittelun toimintatapakuvaus on enemmän ehdotuksen luonteinen, koska itse suunnitelmatyypikin on vielä vakiintumaton.

Tämän työn kuluessa on haastateltu yhteensä 13 henkilöä palvelutasoteemassa pilot-tihankkeina olleiden liikennejärjestelmä- ja yhteysvälisuunnitelmien tekijöinä ja osallisina. Haastatteluilla on ollut työssä suuri merkitys palvelutasolähtöisyyden tavoitteiden ja toimintatapojen kirkastamisessa. Raportissa esitetyt tulkinnat ja suositukset ovat kuitenkin tekijöiden ja ohjausryhmän. Liikennevirasto kiittää lämpimästi haastateltuja arvokkaasta panoksesta!

Liikennevirastossa projektista vastasi Anu Kruth, jonka vetämään projektiryhmään kuuluivat hänen lisäkseen: Anne Herneoja ja Kristiina Kartimo Liikennevirastosta, Ari-Pekka Manninen liikenne- ja viestintäministeriöstä, Mirja Hyvärinta Uudenmaan Ely-keskuksesta sekä Tapio Ojanen Päijät-Hämeen liitosta.

Työn konsultteina olivat Strafica Oy, Sito Oy ja Linea Konsultit Oy. Projektipäällikkönä oli Heikki Metsäranta Strafica Oy:stä. Petri Launonen Sito Oy:stä kantoi päävastuun liikennejärjestelmäsuunnittelua käsittelevästä osuudesta (luku 3) ja Mika Savolainen Sito Oy:stä vastaavasti yhteysvälisuunnittelua käsittelevästä osuudesta (luku 4). Markku Kivari Strafica Oy:stä sekä Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä osallistuivat työhön asiantuntijaroolissa.

Helsingissä kesäkuussa 2014

Liikennevirasto  
Liikenteen palvelut -osasto

# Sisällysluettelo

1	JOHDANTO .....	8
2	PALVELUTASOLÄHTÖISEN SUUNNITTELUN TAVOITTEET JA TARKOITUS ...	9
2.1	Palvelutasolähtöisyys liikennepolitiikassa .....	9
2.2	Palvelutasolähtöinen liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelu .....	10
2.2.1	Liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelun rooli suunnittelussa .....	10
2.2.2	Palvelutasoajattelun rooli liikennejärjestelmätason esisuunnittelussa ..	11
2.2.3	Asiakas- tai käyttäjälähtöisyys liikennejärjestelmäsuunnittelussa.....	13
2.3	Palvelutasotekijät sekä matkojen ja kuljetusten tyypit.....	14
2.4	Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen suunnittelussa .....	15
3	TOIMINTATAPA ALUEELLISESSA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- SUUNNITELMASSA .....	17
3.1	Yleiskuva .....	17
3.2	Työohjelmavaihe .....	19
3.3	Toimintatapa suunnittelun osavaiheissa .....	20
3.3.1	Tarveanalyysi .....	20
3.3.2	Palvelutasotavoitteet.....	22
3.3.3	Palvelutasoanalyysi .....	24
3.3.4	Toimenpiteiden määrittäminen .....	26
3.3.5	Vaikutusten arviointi .....	27
3.3.6	Seurannan ja toimenpiteiden edistämisen ohjelmointi .....	28
4	TOIMINTATAPA YHTEYSVÄLISUUNNITELMASSA .....	29
4.1	Yleiskuva .....	29
4.2	Toimintatapa suunnittelun osavaiheissa .....	32
4.2.1	Yhteysvälin roolin määrittäminen sekä käyttäjätarpeiden kuvaaminen	32
4.2.2	Palvelutasotavoitteiden määrittäminen ja niistä päättäminen .....	33
4.2.3	Palvelutasoanalyysin laatiminen sekä palvelutasopuutteiden priorisointi .....	34
4.2.4	Toimenpiteiden määrittäminen .....	34
4.2.5	Vaikutusten arviointi .....	35
5	YHTEENVETO JA SUOSITUKSET .....	36
5.1	Palvelutasolähtöisen suunnittelun tavoitteet ja tarkoitus.....	36
5.2	Toimintatapa alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa .....	36
5.3	Toimintatapa yhteysvälisuunnitelmassa .....	37
5.4	Suosituksat jatkotoimiksi .....	38
	LÄHDELUETTELO .....	39

# 1 Johdanto

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso -T&K-hanke on kehittänyt valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon (2012) linjaamaa palvelutasolähtöistä suunnittelua ja päätöksentekoa kohden menetelmiä ja toimintatapoja.<sup>1</sup> Hankkeeseen on liitetty useita esisuunnittelun pilottihankkeita, joissa on kehitetty ja testattu palvelutasojattelua. Palvelutasolähtöisyyttä on sovellettu ja kehitetty myös muissa kuin erikseen piloteiksi nimetyissä suunnitteluprosesseissa. Aihepiiriä on suunnittelutöiden ohella käsitelty ja kehitetty eteenpäin Liikenneviraston järjestämässä Löytöretki -työpajasarjassa, joka alkoi syyskuussa 2013 ja päättyi tammikuussa 2014.<sup>2</sup>

Tämän työn tavoitteena on ollut tehdä yhteenvedoa ja arviointia palvelutasojattelua soveltaneista ja kehittäneistä suunnitelmista sekä jalostaa niistä opastyyppisiä suosituksia palvelutasolähtöiseen liikennejärjestelmätason esisuunnitteluun. Esisuunnittelusta käsitellään tässä yhteydessä maakunnan tai kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä järjestelmätasoisia yhteysvälisuunnittelua. Käsiteltäviä pilottihankkeita ovat olleet:

1. Turku–Tampere kehityskäytäväselvitys (Varsinais-Suomen Ely-keskus 2014)
2. Vaasa–Oulu yhteysvälin kehittäminen (Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus 2013)
3. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Päijät-Hämeen liitto 2014)
4. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Hämeen liitto 2014)
5. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (Etelä-Pohjanmaan liitto 2014)
6. Turun seudun (rakennealue) liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Varsinais-Suomen liikennestrategia

Lisäksi on otettu huomioon eräitä muita palvelutasojattelua työn kuluessa soveltaneita suunnitelmia, kuten Oulun liikennejärjestelmäsuunnitelma (käynnissä), vt 4 Lusi-Haaparanta (käynnissä) ja Jyväskylä–Tampere–Helsinki ratayhteyden nopeuttamisen esiselvitys (Rintamäki ja Savolainen 2013).

Asiaa on tarkasteltu suunnittelutyötä tehneiden konsulttien, niitä välittömästi ohjanneiden tilaajatahojen sekä prosessissa mukana olleiden muiden tahojen kannalta. Samalla on otettu laajemmin huomioon, miten palvelutasojattelu on kehittynyt ja konkretisoitunut liikennehallinnon tasolla (liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto) ja miten esisuunnittelua (yhteysvälisuunnitelmat, liikennejärjestelmäsuunnitelmat) on yleisemmin ohjeistettu ja arvioitu. Työssä on käyty läpi pilotti-kohteiden suunnitelma-aineistoja sekä haastateltu suunnitelmien tekijöitä, teettäjiä ja muita mukana olleita osapuolia. Työssä esitetyt johtopäätökset ja suositukset hahmottavat tämän työn tekijöiden ja työn ohjausryhmän käsityksen siitä, mitä palvelutasolähtöinen esisuunnittelu tarkoittaa ja miten sitä tämänhetkisen ymmärryksen ja kokemuksen mukaan olisi käytännössä viisasta tehdä.

<sup>1</sup> Lisätietoa saa hankkeen kotisivulta: <http://liikennevirasto.fi/pata>

<sup>2</sup> Lisätietoa työpajasta ja sen tuloksista on saatavissa osoitteesta:

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/Liikennejarjestelmasuunnittelu\\_finlandia](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/Liikennejarjestelmasuunnittelu_finlandia)

## 2 Palvelutasolähtöisen suunnittelun tavoitteet ja tarkoitus

### 2.1 Palvelutasolähtöisyys liikennepolitiikassa

- Palvelutasolähtöisyydellä haetaan sitä, että suunnittelussa tehdään valintoja tarpeista ja vaikutuksista rahojen suoran kohdentamisen sijaan.
- Päätös palvelutasotavoitteista ohjaa suunnittelua täsmällisemmin kuin perinteisemmät suunnitelmaan kirjatut yleistavoitteet.
- Palvelutasolähtöisyydellä etsitään väylienpidon ja palvelutarjonnan tehokasta ja hukkainvestointeja välttävää keinovalintaa käyttäjien tarpeita ymmärtävällä ja käyttäjiä osallistavalla tavalla.

Palvelutasolähtöisen suunnittelun ja päätöksenteon peruslinjauksen esittää Eduskunnan hyväksymä liikennepoliittinen selonteko *Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä* (LVM 2012). Linjauksen mukaan Suomen liikennepolitiikkaa kehitetään vahvasti palvelutasojatteluun suuntaan määrittelemällä matkojen ja kuljetusten erilaisten palvelutasotekijöiden tavoitetaso. Linjauksen mukaisessa palvelutasoperusteisessa liikennepolitiikassa linjataan julkisin varoin tarjottavaa matkojen ja kuljetusten sekä liikennejärjestelmään liittyvän ajantasaisen tiedon palvelutasoa. Sen tulee perustua asiakastarpeisiin, yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä käytettävissä oleviin resursseihin.

Palvelutasolähtöisyydellä tavoitellaan tilannetta, jossa poliittinen harkinta ja päätökset tehdään tavoitteiden ja resurssien tasolla. Kysymys on siitä, että mietitään ensin tarve sekä tavoitteet ja sitten suunnitellaan tavoitteiden mukaisia toimia ottaen huomioon erityyppisiä keinoja sekä eri toimijat. Julkisella sektorilla on yleinen vastuu siitä, että muun muassa liikennejärjestelmä toimii tarpeita vastaavalla tavalla, mutta sen ei tarvitse itse tuottaa kaikkia palveluja.

Eteneminen tavoitteista suunniteluun ei ole uusi asia. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tavoitteilla on kuitenkin aiemmin ollut rooli listata kaikki tärkeät asiat tavalla, joka on helposti kaikkien osapuolten hyväksyttävissä. Varsinaisia valintoja ei ole tehty. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, että varsinainen päätöksenteko on painotunut väyläinvestointien valintaan ja priorisointiin. Palvelutasolähtöisessä suunnittelussa pyritään siihen, että käyttäjätarpeista johdetut tavoitteet ohjaavat vahvemmin suunnittelun sisältöä.

Yhteiskunnan rakenteet muuttuvat. Merkittäviä muutoksia tapahtuu vientiteollisuuden rakenteissa, väestön huoltosuhteessa, kaupungistumisessa sekä älykkään teknologian yleistymisessä. Liikennepolitiikassa on näiden muutosten äärellä lähdetty uudistamaan suunnittelun rakenteita ja toimintatapoja. Uudenlaisia ja tehokkaampia toimintatapoja etsitään muun muassa kokeilujen kautta. Liikenneyhteyksiä ja -palveluja mietitään aiempaa vahvemmin myös niiden mahdollistaman ja synnyttämän liiketoiminnan kannalta. Palvelutasolähtöisen suunnittelun pilotit ovat osa tätä uudistusta. Myös liikenteen tarpeita tarkastellaan uudelleen yhteiskunnan muutosten myötä erilaisista lähtökohdista. Kansalaisten ja yritysten osallisuus julkisin varoin tarjottavien perusrakenteiden ja palveluiden suunnittelussa ja tuottamisessa lisääntyy.



Vaikutusmahdollisuuksien ohella nousee esiin kysymys vastuusta eli siitä, mikä on kotitalouksien ja yritysten rooli liikenteen palveluiden tuottamisessa ja rahoittamisessa.

Liikennepolitiikan keskeisiä haasteita on tehdä pitkäjänteisiä päätöksiä julkisten resurssien kohdentamisesta, mutta samalla jättää pelivaraa nopeasti muuttuviin tarpeisiin vastaamiseen. Liikennepoliittisessa selonteossa pitkäjänteisyyden tarve tuotiin esille hahmottelemalla ajatus liikenneverkkojen palvelutasokuvauksista, joista elinkeinoelämä voi arvioida tarvitsemiensa yhteysvälien tilaa 10–15 vuoden aikajänteellä oman toimintansa pohjaksi. Eduskunnan liikennevaliokunta puolestaan korosti tarvetta varmistaa palvelutasomäärittelyn prosessilla lopputuloksen tasapainoisuus mm. asiakastarpeiden, yhteiskunnallisten tavoitteiden ja käytettävissä olevien resurssien kannalta sekä mm. alueellisen tasapuolisuuden kannalta.

Palvelutasolähtöisyys on osa liikennepolitiikkaa kahdella tavalla. Ensinnäkin se on itseisarvoinen tavoite, joka ohjaa päätöksentekijöitä tekemään valintoja tarpeiden tärkeydestä ja tavoiteltavista vaikutuksista investointirahojen suoran kohdentamisen sijaan. Toiseksi se on liikennejärjestelmäsuunnittelun lähestymistapa, jonka kautta etsitään väylienpidon ja palvelutarjonnan tehokasta ja hukkainvestointeja välttävää valintaa käyttäjien tarpeita ymmärtävällä ja käyttäjiä osallistavalla tavalla.

## 2.2 Palvelutasolähtöinen liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelu

- **Palvelutasolähtöisen liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelun keskeinen tehtävä on suunnata ja antaa tavoitteita tarkemmalle palvelutason suunnittelulle.**
- **Palvelutasoajattelussa käyttäjälähtöisyys kääntyy liikennejärjestelmäsuunnittelun yhdestä näkökulmasta suunnittelun keskeiseksi käsitteeksi.**
- **Yhteistyö, suunnitteluprosessi, päätöksenteko ja sitoutuminen ovat tärkeitä palvelutasolähtöisyyden läpiviennissä.**

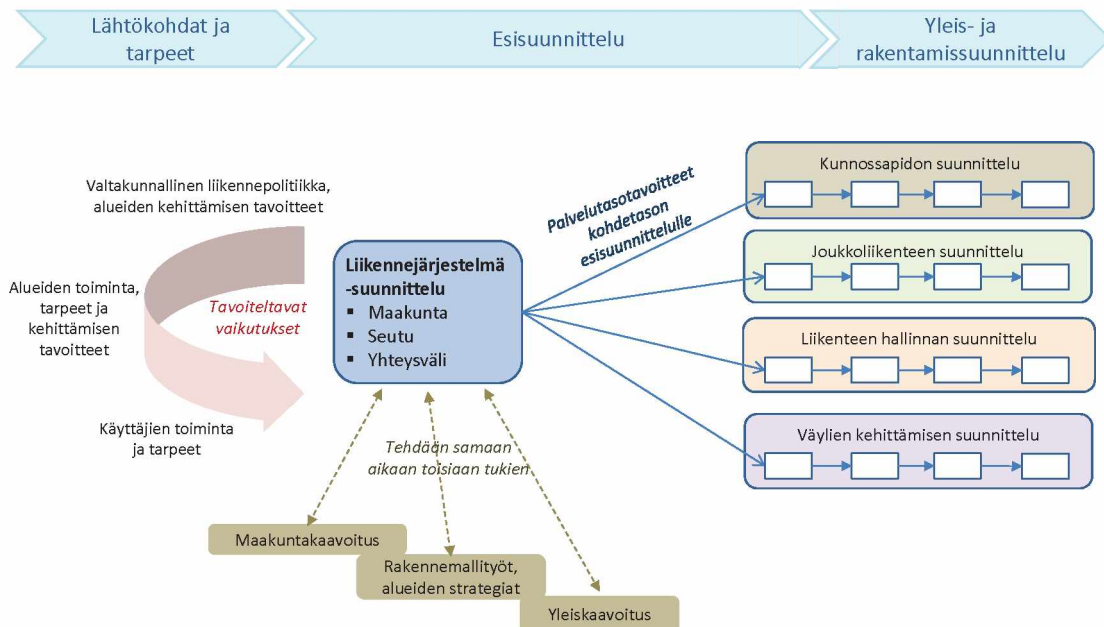
### 2.2.1 Liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelun rooli suunnittelussa

Tässä raportissa tarkastellaan liikennejärjestelmätasoisista esisuunnittelua. Tämä tarkoittaa maakunnan tai kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä järjestelmätasoisista yhteysvälisuunnittelua. Suunnitelmatyypit poikkeavat kuitenkin toisistaan monilla tavoin, ja siksi niitä käsitellään tässä raportissa paljon myös erikseen.

Liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelun tärkein ominaispiirre on tarkastella kaikkia liikennemuotoja sekä niiden yhteistyötä ja rahoitusta. Liikennejärjestelmän kehittäminen on jatkuva prosessi, jossa väylämuotojen ja maankäytön yhteinen suunnittelu ja vuorovaikutus ovat tärkeitä. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tuloksena on eri osapuolten yhteistä näkemystä edustava suunnitelma alueen palvelutason muutostarpeista ja niiden kiireellisyydestä. Palvelutason muutostarpeet pitävät sisällään näkemyksen siitä, mitä palvelutasotekijää tulisi missäkin kehittää tai toisaalta kohteet, joissa joidenkin palvelutasotekijöiden tason voidaan antaa laskea. Muutostarpeiden vastuutahoihin ja rahoitukseen otetaan myös kantaa.



Palvelutasojattelun näkökulmasta akuuttien palvelutasopuutteiden painoarvoa suhteessa kauempana oleviin tavoitteisiin tulisi nostaa. Liikennejärjestelmätasoinen esisuunnittelu tuottaa tavoitteita tarkemmalle suunnittelulle, kuten kunnossapidon, joukkoliikenteen, liikenteen hallinnan, väylien kehittämisen ja maankäytönkin suunnittelulle. Prosessien edetessä suunnittelu, päätöksenteko ja sitovuus tarkentuvat.



Kuva 1. Liikennejärjestelmäsuunnittelu määrittelee tavoitteita kohdetason esisuunnittelulle.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu tarvitsee lähtökohtia maankäytön suunnittelusta ja toisaalta antaa vastauksia maankäytön suunnittelun liikennekysymyksiin. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään parhaimmillaan samaan aikaan strategisen maankäytön suunnittelun kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelussa vasta-parina on maakuntakaavoitus. Kaupunkiseudulla rakennemallityö tai jokin muu strateginen maankäytön suunnittelu on oikeantasoinen kumppani liikennejärjestelmäsuunnittelulle. Yleiskaavoituksen rinnalla tarvitaan yleensä yleissuunnitelmatasoista suunnittelua liikennejärjestelmästäkin. Yhteysvälien liikennejärjestelmätasoiset kehittämissuunnitelmat voivat kuitenkin osin sopia vuorovaikutukseen yleiskaavoituksen kanssa.

### 2.2.2 Palvelutasojattelun rooli liikennejärjestelmätason esisuunnittelussa

Palvelutasojattelulla tavoitteiden (ks. luku 2.1) toteuttaminen liikennejärjestelmätason esisuunnittelussa korostaa sitä, että prosessissa keskitytään tekemään yhteistyön kautta valintoja ja linjauksia alueella tavoiteltavasta palvelutasosta (halutuista vaikutuksista) ja että prosessin osapuolet sitoutuisivat päätöksiinsä. Väylä- ja investointikeskeisestä suunnittelusta ja asioiden käsittelystä on edettävä keskustelemaan palvelutasosta käyttäjien ja alueiden kehityksen kannalta. On haettava laajempia perusteluja ja myös vaihtoehtoja julkisen sektorin rahoitukselle.

*Palvelutasoajattelu on hyvä työväline ja keino johtaa asiakkaiden ja alueiden tarpeista priorisoitu tahtotila siitä mihin pyritään.*

*Mitä palvelutasoajattelun soveltaminen on tuonut hyvää on se, että päästää infra-keskeisestä ja -lähtöisestä suunnittelusta ja asioiden käsittelystä päästään keskustelemaan palvelutasosta, jossa käyttäjät tulevat esille ja pääsevät vaikuttamaan. Infra ja liikenteestä on paljon tietoa, jota on helppo ryhtyä analysoimaan.*

*(Pilottihankkeiden haastattelut 2013/-14)*

Työtä on tehtävä yhdessä julkisia ja yksityisiä osapuolia kuullen ja prosessiin osallistaen. Yhteistyö ja suunnitteluprosessi ovat tärkeitä palvelutasolähtöisyyden läpiviennessä. Keskusteluissa tulee paikoin edetä käsittelemään myös sitä, mitä palvelutasopäätökset todellisuudessa tarkoittavat verkolla ja palveluissa suunniteltavalla alueella. Käyttäjätarpeiden selvittäminen ja ymmärtäminen on keskeistä.

Palvelutasolähtöisyyden ja yhteistyöprosessin kautta voidaan aikaisempaa monipuolisemmin tuoda keskusteluun maankäytön (M), asumisen (A), palveluiden (P) ja elinkeinoelämän (E) ratkaisujen liikenteelliset (L) näkökohdat. Pohdinta muiden kuin liikennesektorin päätösten vaikutuksista liikenteeseen laajentaa palvelutasoajattelua liikennesektorin ulkopuolelle. Tämä on perusteltua kaikilla alueilla mutta etenkin kasvavilla alueilla. Liikenteen (L) ja muiden asiakokonaisuuksien (A, M, P, E) vuorovaikutuksessa olennaista on ymmärtää ja tunnistaa liikenteen (saavutettavuuden) tuomat mahdollisuudet sekä muiden toimintojen liikenteelliset seuraukset.

*Palvelutasoajattelu on tuonut hyvin lisää ja johtanut eri osapuolia miettimään sitä, mitä tavoitellaan, miksi ja miten. Maakuntaliittojen vastuu alueellisten suunnitelmien teettämisessä ja koordinoinnissa on suuri, samalla liitoilla on edunvalvontatehtävä. Nämä eivät ole kuitenkaan ristiriidassa, mutta vaativat oppimista.*

*On päästy irti siitä että kaikille jotakin. Ajattelu on pakottanut sitoutumaan samojen tavoitteiden taakse. Palvelutasoajattelun kautta on helpompi tunnistaa sekä kuvata konkreettiset asiakastarpeet. Antaa tukea priorisointiin.*

*(Pilottihankkeiden haastattelut 2013/-14)*

Samalla on hyvä tiedostaa eri tahojen edunvalvonnan, yhteistyön ja suunnittelun ominaisuuksia, jotka voivat kääntää johtopäätöksiä johonkin suuntaan riippumatta palvelutasolähtöisen suunnitelman tuloksista. Etenkin investointihankkeilla on usein pitkäkö historia, johon on liittynyt eriasteisia lupauksia ja sopimuksiakin eri toimijoiden kesken. Toimijakentän, liikennepolitiikan ja valtasuhteidenkin muutokset aiheuttavat hämmennystä suunnitteluprosesseissa sekä entisen ja uuden toimintatavan vastakkainasettelua. Uusi ajattelutapa ja esimerkiksi uudelleenarviointitarve kohdistuu kaikkeen suunnitteluun.

*Palvelutason tulee olla etummaisena esillä, jos päätöksenteko perustuu siihen. Liikennejärjestelmätasolla on se ongelma, että päätöksenteko on myös poliittista peliä. Tiettyjen suuntien tai alueiden palvelutasotavoitteita voidaan nostaa hankeryhmässä esimerkiksi kunnan lausunnon perusteella. Kriteerit voivat lopulta olla erilaiset eri osa-alueilla ja suunnilla. Ely-keskuksen vedolla tehtävissä yhteysvälisuunnitelmissa tilanne voi vaikuttamisen ja päätösvallan osalta olla toisenlainen.*

*Palvelutasoajattelu on teoreettisesti hyvä tapa, mutta päätöksenteko voi kuitenkin olla hyvinkin subjektiivista. Merkittävä kysymys kaikissa tilanteissa on, kuka tekee päätöksiä. Haasteena on ymmärrettävyys luottamusmiesspuolella ja lausuntovaiheessa. Kuntia eivät pääsääntöisesti kiinnosta yleinen hyvä tai muiden asiat.*

*(Pilottihankkeiden haastattelut 2013/-14)*

### 2.2.3 Asiakas- tai käyttäjälähtöisyys liikennejärjestelmäsunnittelussa

Liikenneviraston edeltäjät Merenkululaitos, Ratahallintokeskus ja Tiehallinto tekivät tahoillaan ja soveltuvin osin yhteistyössä asiakkuustyön kehittämistä 2000-luvulla. Samaan aikaan käyttäjälähtöisyys tuli vahvasti mukaan maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsunnitteluun. Uudistuvan liikennepolitiikan ja palvelutasojattelun myötä asiakas- tai käyttäjälähtöisyys nousee aiempaa suurempaan merkitykseen. Tähän asti käyttäjälähtöisyys liikennejärjestelmäsunnittelussa on määrittynyt siten, että liikennejärjestelmä on ollut käsitteen ydin, jota käyttäjälähtöisyys on muiden tekijöiden ohella täsmentänyt. Ajattelutavan muutoksessa käyttäjälähtöisyys on käsitteen ydin, jota liikennejärjestelmä täsmentää muiden tekijöiden (esimerkiksi maankäyttö, asuminen, palvelut, elinkeinotoiminta) ohella. Samalla mukana kuitenkin kulkevat myös yhteiskunnallinen näkökulma ja vastuu.

Asiakaslähtöisen toiminnan ydin on tuottaa hyötyä asiakkaalle. Tämä edellyttää asiakkaiden tarpeiden tuntemista, palvelujen kehittämistä vastaamaan asiakkaiden tarpeita, onnistumisen seuranta ja jatkuvaa kehittymistä. Yksityisellä sektorilla markkinat ohjaavat yrityksiä toimimaan asiakaslähtöisesti. Julkisella sektorilla on taas tarve erikseen kehittää ja parantaa käyttäjälähtöisyyttä, koska toimintaa eivät ohjaa markkinat vaan hallinto ja politiikka.

Julkisen sektorin toiminnassa asiakashyödyn tuottaminen tarkoittaa yhteiskunnallisten odotusten huomioon ottamista asiakkaiden tarpeiden rinnalla. Vastuullisen liikennehallinnon tulee huolehtia myös muun muassa tulevien sukupolvien tarpeista ja turvallisuudesta sekä toiminnan taloudellisesta, sosiaalisesta ja ekologisesta kestävydestä. Asiakashyödyn tuottaminen ei tarkoita suoraviivaista asiakastytyvyyden kasvattamista. Liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen edellyttävät tasapainottelua rajallisten resurssien, useiden tarpeiltaan ristiriitaisten asiakasryhmien ja yhteiskunnan vaateiden välillä. Asiakaslähtöisessä liikennejärjestelmässä asiakas- tarpeilla on kuitenkin tunnistettu ja tärkeä asema ohjauksessa yhteiskunnan vaateiden antaessa puitteet toiminnalle.

*Käyttäjätarpeista lähteminen on ainoa oikea tapa. Aiemmin on tehty standardia, jota käyttäjien oletetaan tarvittavan.*

*(Pilottihankkeiden haastattelut 2013/-14)*

Asiakasryhmien määrä ja osuus liikennejärjestelmän eri osissa vaihtelevat. Liikennejärjestelmän palvelutason ominaisuuksien merkitys niin ikään vaihtelee asiakasryhmien välillä. Suunnittelussa on yleensä perusteltua jakaa kohdealue pienempiin kokonaisuuksiin (aluetyyppeihin yhteysväleihin ja niiden jaksoihin), jotta tarpeet ja palvelutaso voidaan paremmin yhdistää. Asiakaslähtöisessä ajattelussa tunnistetaan eri tilanteisiin kriittisiä ja mitoittavia asiakasryhmiä, joiden perusteella tunnistetaan edelleen liikennejärjestelmästä kriittiset palvelutasotekijät. Huomioimalla mitoittavien asiakkaiden tarpeet tyydytetään laajalti myös muiden asiakasryhmien tarpeita.

## 2.3 Palvelutasotekijät sekä matkojen ja kuljetusten tyypit

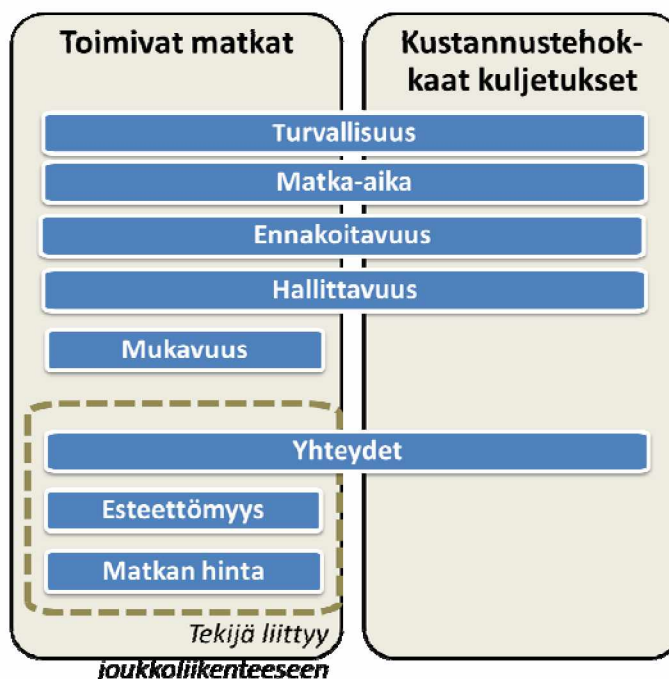
- Matkojen ja kuljetusten palvelutason käsittelyyn on valtakunnallisesti määritellyt perustyyppittelyt palvelutasotekijöistä sekä matkojen ja kuljetusten tyypeistä.
- Palvelutasotekijät sekä matka- ja kuljetustyyppit ja niiden merkitys vaihtelevat eri tilanteissa.

Palvelutaso on käsitteenä kaikkiaan monitulkintainen. Liikennesektorilla palvelutasolla on perinteisesti tarkoitettu liikkujan tai kuljettajan liikenteessä kokemaa palvelutasoa tai väylän tarjoamaa palvelutasoa. Ollaan oltu kiinni väylässä tai väylään rajatussa osassa liikennettä. Nykyisen liikennepolitiikan palvelusajattelussa tätä perinteistä käyttäjälähtöistä palvelusajattelua laajennetaan yleisemmälle tasolle eli matkojen ja kuljetusten palvelutason tarkasteluun. Ajatuksena on tarkastella matka- ja kuljetusketjuja ovelta ovelle sekä erilaisille matkoille ja kuljetuksille keskeisiä palvelutasotekijöitä.

*Kulkumuotoriippumattomuus on vaikeasti ymmärrettävää. Tärkein palvelutasokäsymys on, kuinka liikennejärjestelmä palvelee liikkumista – mitä vaihtoehtoja on.*

*(Pilottihankkeiden haastattelut 2013/-14)*

Palvelutason tekijöitä ovat matkan tekijän kannalta yhteydet, matka-aika, ennakoitavuus, turvallisuus, hallittavuus, mukavuus ja hinta. Kuljetusten palvelutasotekijöitä ovat turvallisuus, matka-aika, ennakoitavuus ja hallittavuus sekä yhteydet. (Kuva 2.)



Kuva 2. Matkojen ja kuljetusten tärkeimmät palvelutasotekijät (kuvan lähde: Pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso -projekti, huhtikuu 2014).



Palvelutasotekijöiden lista on kattava siinä mielessä, että kaikki liikkumisen ja kuljetamisen palvelutason ominaisuudet voidaan sijoittaa esitettyyn jäsentelyyn. Kaikki palvelutasotekijät eivät ole yhtä tärkeitä kaikissa suunnittelutilanteissa. Palvelutasotekijöiden listaa ja määrittelyä tulee käyttää toisaalta tarkistuslistan tavoin ja toisaalta palvelutasokuvausten jäsentelyyn, jotta saadaan aikaan yhdenmukaisuutta.

Palvelutasotekijöiden merkitys vaihtelee matka- ja tavararyhmittäin. Tarpeiden ja -tavoitteiden tarkasteluissa on usein mielekästä erotella työmatkat, työasiamatkat, opiskelu- ja koulumatkat, ostos- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajanmatkat. Kaikkia matkaryhmiä ei kuitenkaan ole tarpeen tarkastella kaikissa tilanteissa. Kuljetustarpeiden ja palvelutaso-odotusten tarkastelua on taas suositeltu lähestyttävän tavararyhmittäin, joista keskeisiä ovat irtotavarat, massatuotteet, kulutus- ja investointitarvat, tuoretuotteet ja vaaralliset aineet. Tarpeet riippuvat enemmän tavaralajista kuin toimialasta.

## 2.4 Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen suunnittelussa

- **Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen liikennejärjestelmäsuunnittelussa edellyttää, että maakuntaliitot, kunnat ja kaupunkiseutujen toimijat sisäistävät ajattelutavan. Yhteysvälisuunnitelmissa Ely-keskuksilla ja Liikennevirastolla on tässä suhteessa suurin vaikutusvalta.**
- **Palvelutasolähtöisellä esisuunnittelulla tavoitellaan aiempaa laajempaa joukkoa toimijoita päättämään palvelutasosta ja toteuttamaan sitä. Jatkuvan liikennejärjestelmätyn roolia tavoitellaan myös aiempaa aktiivisemmaksi.**
- **Väyläkohtaiset tai liikennemuotokohtaiset yhteysvälisuunnitelmat edellyttävät liikennejärjestelmätasaisen tarkastelun tekemistä ennen suunnitelman käynnistämistä.**

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään sekä maakunta- että seututasolla. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on osa maakunnan suunnittelujärjestelmää ja edunvalvontaa. Seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on taas osa kaupunkiseudun kehittämisen toimijoiden yhteistyöprosessia ja myös osa edunvalvontaa. Maakunnallinen suunnittelu on yleispiirteisemmällä tasolla kuin seudullinen suunnittelu, mikä tulee ottaa palvelutasoajattelun soveltamisessa huomioon. Liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeisinä toimijoina ovat maakuntaliitot ja keskustaupungit. Muut kunnat ja valtion väyläviranomaiset ovat osallisia sidosryhmiä.

Palvelutasoajattelun soveltamiseen vaikuttaa jatkuvan liikennejärjestelmätyn toimivuus. Jos yhteistyö toimii hyvin ja taustalla on aiempia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, voidaan suunnittelua lähteä suoraan kohdentamaan tiettyihin asioihin. Jos jatkuva liikennejärjestelmätyn ei vielä toimi, on tarkastelut tehtävä kattavammin. Tavoitteena on kuitenkin se, että suunnittelu johtaa tarpeisiin mahdollisimman hyvin vastaavan jatkuvan liikennejärjestelmätyn käynnistymiseen. Palvelutasolähtöisen suunnittelun tärkeä tavoite on sitouttaa ja aktivoida aiempaa laajempi joukko toimijoita toteuttamaan päätettyä palvelutasoa. Myös jo toimivan liikennejärjestelmätyn rooli tulisi olla aiempaa aktiivisempaa.

Yhteysvälisuunnitelmat ovat tavoitteiltaan ja sisällöltään keskenään erilaisempia kuin liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Taustalla ei ole samaa tarkastelualueita käsitteleviä suunnittelujärjestelmiä tai suunnitelmia, joita voitaisiin hyödyntää ja sovittaa yhteen. Yhteysvälisuunnitelman suunnittelualue ei yleensä muodosta loogista kokonaisuutta maankäytön, asumisen, palveluiden ja elinkeinoelämän kanssa. Yhteysväli leikkaa useampia (kuntakohtaisia) kokonaisuuksia kattamatta niitä miltään osin kokonaan. Yhteysvälisuunnitelmassa valtion väyläviranomaiset ovat keskeisiä toimijoita. Maakuntien liitot ja kunnat ovat osallisia sidosryhmiä.

Väyläkohtaiset tai liikennemuotokohtaiset yhteysvälisuunnitelmat edellyttävät liikennejärjestelmätasoisien tarkastelujen tekemistä ennen suunnitelman käynnistämistä. Muuten suunnitteluhankkeen rajaukset jäävät ilmaan, mikä on erittäin haastavaa jatkossa. Jos esimerkiksi ennen väyläkohtaista yhteysvälisuunnitelmaa ei ole tarkasteltu kattavasti eri liikennemuotojen rooleja, käyttäjäryhmien suhteellisia osuuksia, käyttäjäryhmäkohtaisten tavoitteiden merkitystä, on tarkastelurajauksen tekeminen haastavaa, kun suunnitteluhanke on rajattu koskemaan tiettyä liikennemuotoa.

### 3 Toimintatapa alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa

#### 3.1 Yleiskuva

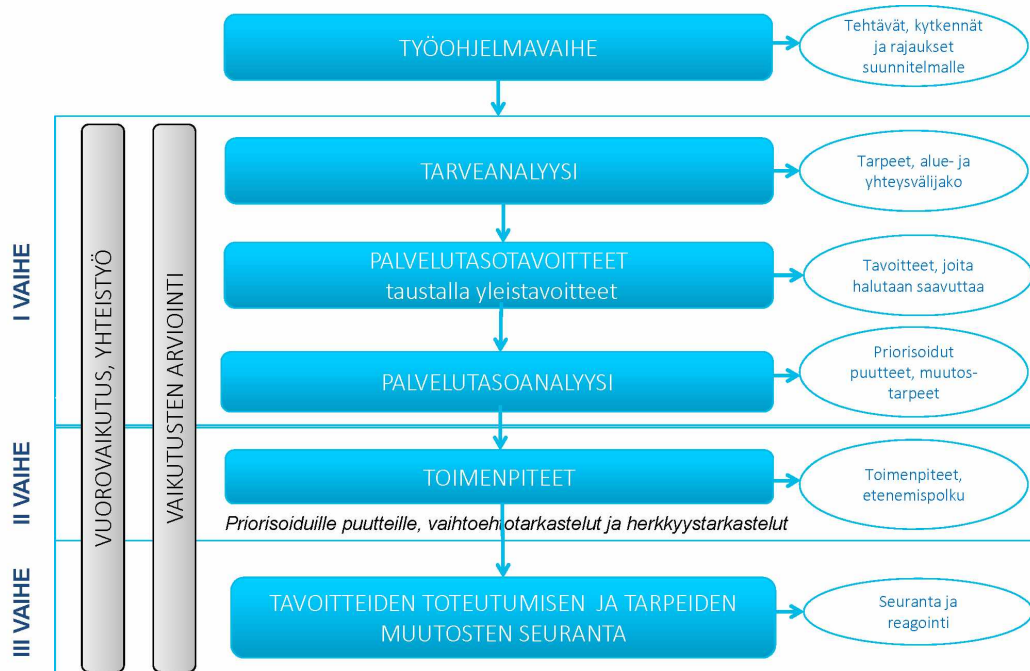
- **Palvelutasolähtöisyys uudistaa suunnittelun painotuksia, mutta ei muuta liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa perin pohjin.**
- **Palvelutasolähtöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeiset vaiheet ovat palvelutasoon kohdistuvien tarpeiden selvittäminen, palvelutasotavoitteiden määrittely ja päätöksenteko sekä palvelutasopuutteiden tunnistaminen ja priorisointi.**
- **Palvelutasoasiat ovat tämän seurauksena keskeisesti läsnä myös puutteita poistavien toimenpiteiden määrittelyssä sekä vaikutusten arvioinnissa ja seurannassa.**
- **Vuorovaikutuksen merkitys asukkaiden, yritysten ja erityisesti päätöksentekijöiden suuntaan korostuu palvelutasoperusteisessa suunnittelussa.**

Palvelutasolähtöinen alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa koko suunnitteluprosessiin. Palvelutasolähtöisyys ei muuta liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa perin pohjin, mutta uudistaa suunnittelun painotuksia. Keskeisin muutos on ongelmalähtöisen suunnittelunäkökulman muuttaminen tarvelähtöiseksi. Tässä luvussa käydään läpi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa palvelutasolähtöisyyden näkökulmasta.

Suunnitelman ja samalla palvelutason käsittelyn tehtävät, rajaukset ja kytkennät muihin suunnitelmiin määritetään suunnitelman työohjelman laadinnassa (kuva 3). Suunnitteluprosessin ensimmäinen vaihe käsittelee tarpeita, tavoitteita ja ongelmia. Suunnittelualueen keskeisiä tarpeita voivat olla esimerkiksi tiettyjen osa-alueiden tai vyöhykkeiden työmatkojen toimivuus, alueen kärkielinkeinojen kuljetusten toimivuus tai haja-asutusalueen asiointimatkojen mahdollisuus. Suunnitteluun kohdistuvat yhteiskunnalliset tavoitteet asettavat muun muassa päämääriä aluekehitykselle ja reunaehdoja ympäristövaikutuksille ja turvallisuudelle. Tarpeiden ja tavoitteiden jäsentämiseksi määritellään suunnittelualueelle sopiva osa-alue- ja yhteysvälijako. Tarveanalyysissä käsitellään sekä nykytilaa että tulevaisuutta.

Nykytilan ja tulevaisuuden analyysin pohjalta määritetään tärkeimpiin tarpeisiin vastaavat palvelutasotavoitteet. Tavoitteet ovat tarvelähtöisiä, ja ongelmat tunnistetaan vasta suhteessa tavoitteisiin. Tarpeita tarkastellaan kulkumuotoriippumattomasti, mutta tavoitteet voivat olla jo kulkumuotokohtaisia.

Palvelutason nykytilaa ja kehitystä (ilman toimenpiteitä) verrataan päätettyihin tavoitteisiin ja tunnistetaan puutteet. Palvelutasopuutteiden eli ongelmien sekä palvelutason muutostarpeiden tärkeysjärjestys määritellään yhdessä alueen toimijoiden kanssa.



Kuva 3. *Palvelutasolähtöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaiheet.*

Suunnitelman toisessa vaiheessa määritellään toimenpiteet ja niiden toteuttamisjärjestys palvelutasopuutteiden poistamiseksi. Vaikuttavien ja tehokkaiden toimenpidekokonaisuuksien muodostamiseksi tarvitaan laajan keinovalikoiman käsittelyä. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tulosten siirtyminen tarkempaan suunnitteluun tehdään määrittelemällä suunnitteluperusteita tunnistetuille kehittämiskohteille. Nämä kohteet voivat olla esimerkiksi väylienpidossa, joukkoliikenteen järjestämisessä ja liikenteen hallinnassa.

Suunnitteluprosessin jälkeinen kolmas vaihe on suunnitelman seuranta osana liikennejärjestelmätyötä. Etenkin palvelutasotavoitteiden toteutumista ja käyttäjätarpeissa tapahtuvia muutoksia on syytä seurata. Tämän lisäksi seurataan sovittujen toimien etenemistä ja niiden vaikuttavuutta. Tarpeiden muuttumisen myötä suunnitelman ta-voitteita ja toimenpideohjelmaa voidaan tarkistaa. Kun tulee aika päivittää koko suunnitelma, tehdään sen työohjelmointia osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

Vuorovaikutuksen ja yhteistyön merkitys niin asukkaiden, yritysten kuin erityisesti päätöksentekijöiden suuntaan korostuu palvelutasoperusteisessa suunnittelussa. Vaikutusten arviointi on niin ikään mukana kaikissa suunnittelun vaiheissa.



## 3.2 Työohjelmavaihe

- Suunnitelman tehtävät ja rooli suhteessa muuhun alueiden käytön suunnitteluun määritetään työohjelmassa.
- Suunnittelutehtävää täsmennetään osoittamalla alueen kannalta tärkeimpiä kehitystavoitteita, käyttäjätarpeita ja palvelutasotekijöitä.

Palvelutasolähtöisyys korostaa entisestään tarvetta liikennejärjestelmäsuunnittelun ja muun alueiden käytön suunnittelun väliseen yhteistyöhön. Liikennejärjestelmää tulisi suunnitella yhteistyössä maakuntakaavan tai seudullisen rakennemallityön tai yleiskaavatyön kanssa. Suunnitteluprosessien tehtävien ja aikataulujen kytkentä tulisi tehdä jo siinä vaiheessa, kun prosessien käynnistämisestä päätetään – ennen liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjelmointia.

Hyvällä suunnittelulla työ voidaan suunnata alusta asti tarkasteltavan alueen kannalta tärkeimpiin tarkastelua ja kehittämistä vaativiin osa-alueisiin. Työohjelmaa laadittaessa tehdään suunnittelun rajauksia ja painotusvalintoja, jotka perustuvat tietoon alueen liikkumisesta ja kuljetuksista sekä alueen ominaisuuksista ja erityispiirteistä.

Palvelutasolähtöisyys määrittellään jo työohjelmassa osaksi kaikkia suunnittelun vaiheita. Työohjelmassa tulisi esittää muun muassa seuraavia suunnittelutyössä tarpeellisia tietoja:

- olemassa olevat käyttäjätarpeiden ja yhteiskunnan tarpeiden tietolähteet sekä tarpeet hankkia lisätietoja suunnittelutyön aikana
- palvelutason kytkennät muuhun suunnittelujärjestelmään niin liikenne- kuin muillakin yhteiskunnan sektoreilla
- palvelutason käsittelyn haluttu tarkkuustaso, joka on karkeampi maakunnallisessa suunnitelmassa kuin seudullisessa suunnitelmassa
- palvelutasojattelu periaatteet sekä tarkasteluista haluttavat tulokset suunnittelun eri osavaiheissa sekä
- vuorovaikutus ja päätöksenteko työn kuluessa.

Menetelmällisesti palvelutasolähtöinen suunnittelu asettaa uusia haasteita erityisesti harvemmin asutuilla alueilla. Suuri osa työstä pystytään tekemään jo olemassa olevia aineistoja ja tietolähteitä hyödyntäen. Valtakunnallisten aineistojen, kuten valtakunnallisen henkilöliikennetutkimus, otos on yleensä liian pieni ja suunnittelussa on käytettävä malleja. Valtakunnallinen liikkumisvalintojen yksilömalli (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2014) on käytettävissä siellä, missä ei ole seudullista liikennemallia. Suunnittelutyössä voi myös olla perusteltua tehdä seudullisia kevyitä liikkumiskyselyjä, kohdennettuja yrityshaastatteluja ja -tutkimuksia sekä kohdennettuja työpajoja. Suositus kevennettyjen liikkumiskyselyjen laatimisesta on juuri valmistunut (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 6/2014).

Työohjelman laatiminen ei yleensä edellytä laajaa vuorovaikutusta. Keskusteluja on kuitenkin käytävä vähintään viranomaisten kesken, jotta suunnitelman tehtävistä ja rajauksista on yhteinen käsitys.

## 3.3 Toimintatapa suunnittelun osavaiheissa

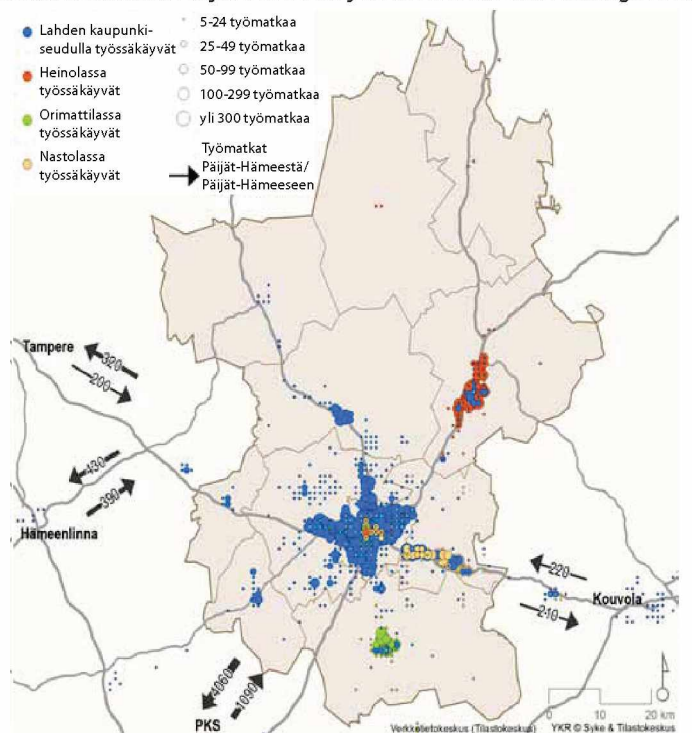
### 3.3.1 Tarveanalyysi

- Tarveanalyysin tehtävänä on selvittää yleistavoitteet, alue- ja yhteysvälijako sekä käyttäjätarpeet ja niiden tärkeysjärjestys.
- Palvelutasolähtöisyys korostaa perinteisen toimintaympäristöanalyysin kohdentamista juuri tarpeiden selvittämiseen ja priorisointiin.

Tarveanalyysissä muodostetaan ensin kokonaiskuva toimintaympäristön erityispiirteistä ja alueen liikennejärjestelmästä sekä niiden kehityssuunnista ja merkityksestä alueen kehittämisen kannalta. Tarkasteluissa käsitellään yhdyskuntarakennetta, väestöä, liikennejärjestelmän ominaisuuksia, liikenteen ympäristövaikutuksia sekä valtakunnallisia ja alueellisia liikenteen ja alueidenkäytön tavoitteita ja linjauksia.

#### ESIMERKKI

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehdyn toimintaympäristön tarkastelun mukaan käynnissä olevat muutokset vaikuttavat eri kulkumuotojen roolien kehittymiseen. Päijät-Hämeen työpaikkarakenne on jatkuvasti palveluvaltaistunut ja keskittynyt. Työmatkat ovat pidentyneet ja Lahti on työssäkäynnin keskus. Myös pendelöinti pääkaupunkiseudulle on jatkanut kasvuaan. Päijät-Häme on yhä tiiviimmin osa Helsingin metropolialuetta.



Päijät-Hämeen toimintaympäristöanalyysissä todetaan edelleen, että liikenneväylät ja liikkumisen tavat muovaavat aluerakennetta ja alueiden käyttöä. Kävely on jatkossa entistä tärkeämpi perusliikkumismuoto kaupungeissa. Pyöräilyn rooli ja merkitys lyhyen matkan liikkumisen kulkumuotona on kasvussa. Auton valta-asema tulee kuitenkin säilymään. Sitä käytetään paljon pitkillä työmatkoilla niillä alueilla, joilla ei ole raideyhteyksiä.

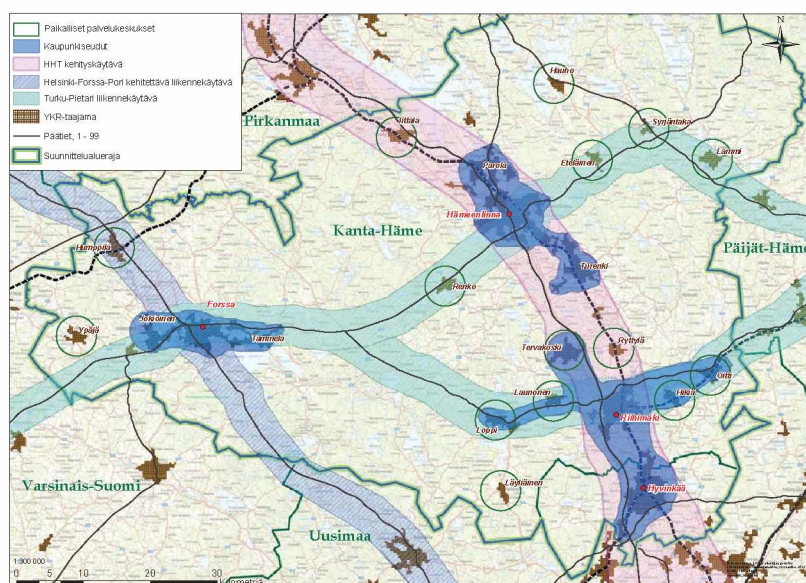
Toimintaympäristön tarkastelulla luotiin kokonaiskuva alueen liikkumisesta ja kuljettamisesta sekä samalla pohja tarkempien tarkastelujen suuntaamiselle. Lisäksi tarkastelu kuvasi alueen erityispiirteitä sekä liikennejärjestelmän merkitystä osana laajempaa alueiden käytön kehittämistä.



Suunnittelualue jaetaan toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän kokonaiskuvan perusteella liikkumisen ja kuljettamisen kannalta ominaisiin aluetyyppeihin, yhteysväleihin tai vyöhykkeisiin. Aluetyyppejä voivat olla maakuntatasolla esimerkiksi kaupunkiseutujen ydinalueet, keskeisimmät yhteysvälit, muut keskukset sekä haja-asutusalueet. Kaupunkiseuduilla voidaan soveltaa esimerkiksi Urban Zone-tyyppistä vyöhykeajattelua tai toiminnallisia vyöhykkeitä. Aluetyypin määrän tulee olla koh- tuullinen.

#### ESIMERKKI

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käytettiin suunnittelualueen luokittelua kehitys- ja liikennekäytäviin, kaupunkiseutujen ydinalueisiin, palvelukeskuksiin sekä niitä ympäröiviin haja-asutusalueisiin. Lisäksi tarkasteltiin pitkiä ylimaakunnallisia matkoja ja kuljetuksia.



Suunnittelualueen luokittelu mahdollistaa aluetyyppikohtaisten erityispiirteiden ja tarpeiden tarkemmat tarkastelut ja syventää analyyseistä saatavia tuloksia. Tarpeet esimerkiksi haja-asutusalueilla voivat olla aivan erityyppisiä kuin kaupunkikeskustoissa. Jaotteluna voidaan käyttää myös esimerkiksi maakunnan keskuskaupungin keskeisiä yhteyssuuntia.

Matkoja ja kuljetuksia koskevat nykyiset ja ennakoitavissa olevat tarpeet määritellään aluetyypeittäin ja yhteysväleittäin. Käyttäjien tarpeita voivat olla esimerkiksi työmatkojen toimivuus päivittäisen työssäkäynnin vyöhykkeillä, autottomien liikkujien turvallisuus ja haja-asutusalueen yhteydet. Käyttäjien tarpeiden rinnalla määritellään aluekehityksen ja liikennepolitiikan tavoitteista johtuvia yleisempiä tarpeita, kuten meluallistuksen vähentäminen, pohjavesien suojeleminen tai kulkumuotojakauman muutos.

*Palvelutasoajattelu tuo työvälineen myös MALPEN kokonaisuuden ja eri osa-alueiden linkittämiseen ja konkretisoimiseen, esimerkiksi palvelujen saavutettavuudet.*

*(Pilottihankkeiden haastattelut 2013/-14)*

Tarveanalyysissä keskitytään kotitalouksien ja yritysten toiminnoista johtuviin tarpeisiin. Tarveanalyysin tuloksena on toisin sanoen tarpeita asioiden hoitumisesta ("sujuva matka"), mutta ei sen sijaan tarpeita tehdä jotain ("yhteyden X korjaaminen"). Toimenpiteiden tarpeellisuus tulee suunnittelussa vasta tuonnempana.

Tarveanalyysi on asiantuntija-analyysia toimintaympäristöä kuvaavan tiedon äärellä. Usein tarvetietoa hankitaan myös haastatteluin ja kyselyin osana suunnittelutyötä tai hyödyntäen aiemmissa yhteyksissä tehtyjä käyttäjätutkimuksia. Tarpeiden tärkeysjärjestys on osin päätettävissä käytettävän aineiston pohjalta, mutta edellyttää myös keskustelua ja päätöksiä suunnittelua ohjaavien toimijoiden kesken. Tarpeita voi olla perusteltua priorisoida esimerkiksi käyttäjäryhmittäin (kuten koulumatkojen tarpeet ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet erikseen), jos niitä ei halua asettaa vastakkain

### 3.3.2 Palvelutasotavoitteet

- Suunnittelussa määritellään yleistavoitteita ja käyttäjien tarpeisiin kohdistuvia palvelutasotavoitteita, jotka ovat parhaimmillaan yhteisiä maankäytön ja liikenteen suunnittelussa.
- Matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteet asetetaan keskeisimmille tarpeille niin, että yleistavoitteet toteutuvat.
- Tavoitteista tehdään päätös. Maakuntatason suunnittelussa tavoitteista päätetään yleensä maakuntahallituksessa. Seututason suunnittelussa päätös tehdään tavallisesti suunnitteluprosessissa.

Tarveanalyysissä todetuista tarpeista johdetaan kahdenlaisia tavoitteita: yhteiskunnan näkökulmasta määritettäviä yleistavoitteita ja käyttäjien tarpeisiin kohdistuvia palvelutasotavoitteita. Yleistavoitteissa käsitellään esimerkiksi yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, kestävän liikkumisen suosion lisäämistä, liikenneturvallisuutta ja ympäristöä sekä liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Käyttäjien tarpeisiin vastaavien matkojen ja kuljetusten palvelutason tavoitteet kohdistuvat eri liikenne-  
muotojen palvelutasoon.

Yleistavoitteet ovat nimensä mukaisesti tavallisesti koko suunnittelualueen kattavia. Palvelutasotavoitteet taas määritellään tavallisesti aluetyyppi- ja yhteysvälikohtaisesti sekä lisäksi paikallinen, seudullinen ja pitkämatkainen liikkuminen ja kuljetukset erotellen. Yleistavoitteiden vaikutus matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteisiin tulee esille esimerkiksi kulkutapaosuuden tavoitteissa. Jos yleistavoitteena on kasvattaa kestävien liikennemuotojen osuutta, pitää palvelutasotavoitteiden johtaa joukko-  
liikenteen kilpailukyvyyn kasvuun henkilöautoiluun nähden.

Tavoitteiden tulee olla arvioitavissa, jotta seuraavan suunnitteluvaiheen palvelutaso-analyysissä voidaan todentaa palvelutason nykyisen ja tulevan tilan ja tavoitteen välinen ero. Arvioitavuutta tarvitaan myös toimenpiteiden määrittelyssä, jotta voidaan valita tavoitteita toteuttavia keinoja.

Tavoiteasettelussa tarvitaan vuorovaikutusta. Kaupunkialueilla korostuu kunnallisten toimijoiden osallisuus ja pääväylien yhteysväleillä Ely-keskuksen ja Liikenneviraston osallisuus. Palvelutasoajattelun ydintä on se, että päätöksentekijät tekevät poliittisen linjauksen tavoiteltavasta palvelutasosta. Maakuntatason suunnittelussa tavoitteista päätetään yleensä maakuntahallituksessa. Seututason suunnittelussa ei ole maakuntahallitusta vastaavia virallisia päätöksentekielimiä. Tavoitteille tulisi kuitenkin seututasollakin saada riittävä hyväksyntä. Tämä voidaan saada kevyimmin aikaan suunnitteluprosessissa, jos siihen osallistuvilla tahoilla on riittävä mandaatti. Tavoitteiden hyväksyttäminen seutuhallituksissa tai -valtuustoissa on joissain tapauksissa mahdollista. Järein ja aikaa vievin tapa on hyväksyttää tavoitteet kunnittain.



**Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** asetettiin matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteet aluetyypeittäin ja erikseen pitkämatkaiselle liikenteelle. Oheiset otteet ovat tavoitteista Seinäjoen ydinalueella (vasen taulu) ja kehityskäytävässä Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava.

**Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:**

- Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn hyvä palvelutaso mahdollistaa henkilöauton käytön vähentämisen Seinäjoen ydinkeskustassa tehtävillä sekä keskustan ja reuna-alueiden välisillä työ- ja opiskelumatkoilla.
- Ikääntyneet voivat tehdä päivittäiset asiointimatkat keskustaan omatoimisesti ja joustavasti paikallisliikenteeseen kytketyillä palveluliikenteellä.
- Harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.
- Koulumatkat ovat turvallisia.
- Keskusta-alueen saavutettavuus henkilöautolla turvataan.
- Roveksen logistiikka-alue parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.
- Jakelukuljetusten täsmällisyys ja kustannustehokkuus paranevat.

**Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:**

- Liikenneturvallisuus sekä elintarvike- ja metalliteollisuuden kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat koko kehityskäytävällä. Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti ja häiriöttömästi.
- Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan ja hinnaltaan kilpailukykyiset työ- ja opiskelumatkatyhteiset väleillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki. Matkakäytävät ovat sujuvia ja helppoja hallita.
- Asiointi- ja harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.
- Kuntakeskuksissa asuvien lähipalvelut ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävelen ja pyörällä. Koulumatkat ovat turvallisia.
- Yritysten välinen yhteistyö parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta.

Oulun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehtiin havaittuun liikkumiseen pohjautuva aluetyypittely. Tavoiteltavaa liikkumisen palvelutasoa havainnollistettiin aluetyypikohtaisiin palvelutasokuvauksiin.

1. Keskeinen kaupunkiväyhyke	2. Liikkumisen laukukäytävät ja kehittyvät isot taajamat	3. Muut taajamat ja kylät	4. Maaseutu
			
Erilaisille matkoille on tarjolla <b>monipuolinen valikoima kulkutapoja</b> .	Erilaisille matkoille on tarjolla <b>monipuolinen valikoima kulkutapoja</b> .	Erilaisille matkoille on <b>tarjolla erilaisia kulkutapoja</b> .	Sujuva liikkuminen on mahdollista arjen matkoilla, mutta kulkutapojen valikoima on rajallinen.
Liikennejärjestelmän käyttäjillä on <b>kattavat tiedot</b> eri kulkutapojen matka-ajoista sekä liikkumisen kustannuksista.	Liikennejärjestelmän käyttäjillä on kattavasti tietoa eri kulkutapojen matka-ajoista sekä liikkumisen kustannuksista.	<b>Joukkoliikenteen tarjonta</b> painottuu kuitenkin <b>kysytyimpiin aikoihin</b> .	<b>Henkilöauto on pääasiallinen kulkutapa</b> .
<b>Kävely ja pyöräily</b> ovat houkuttelevia kulkutapoja korkeatasoisen liikkumisympäristön ja terveysvaikutuksia korostavan asennemaailma vuoksi.	<b>Joukkoliikenne (bussi- ja raideliikenne)</b> on houkuttelevaa, koska tarjontaa on runsaasti, yhteydet ovat nopeita ja matkustaminen on edullista. Vaihdaminen kulkutavasta toiseen on helppoa aikataulujen yhteensopivuuden, hyvän informaation ja korkeatasoisten vaihtoterminalien ansiosta.	Matkakäytävät kuten pyöräily + joukkoliikenne ovat houkuttelevia ja osa normaalia liikkumiskulttuuria.	Autonomistukselle vaihtoehdon tarjoavat kimpapakyydit tai kutsuliikenne.

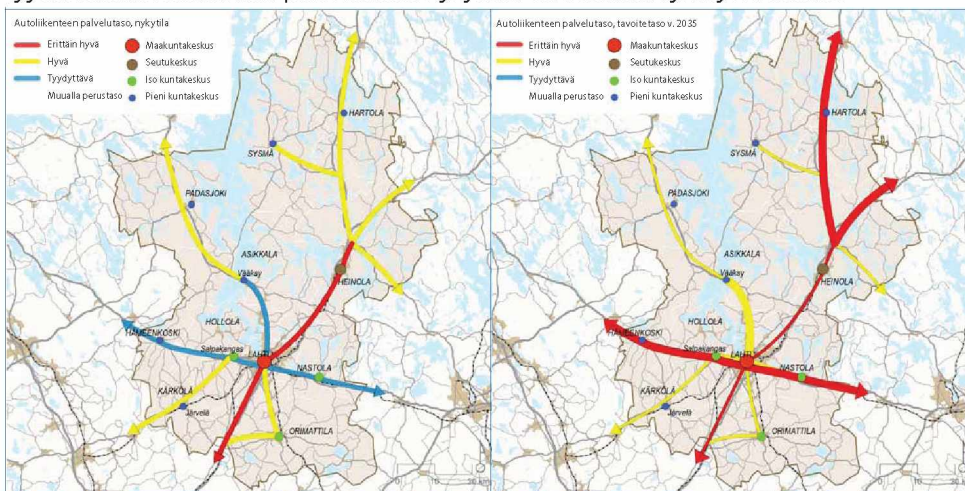
### 3.3.3 Palvelutasoanalyysi

- Palvelutasoanalyysillä selvitetään, kuinka palvelutasotavoitteet toteutuvat nyt ja tulevaisuudessa. Tavoitteen toteutumattomuus tarkoittaa puutetta tai ongelmaa.
- Palvelutasopuutteet priorisoidaan yhdessä alueen toimijoiden kanssa. Samalla määritetään, missä järjestyksessä puutteita tulisi lähteä poistamaan.

Palvelutasoanalyysissä käydään läpi kaikki asetetut palvelutasotavoitteet arvioiden palvelutason nykytilaa ja ennusteiden mukaista kehitystä suhteessa tavoitteisiin. Erot asetettuihin tavoitteisiin nähden kuvaavat puutteita tai ongelmia. Erot tavoitteisiin voivat olla myös positiivisia eli jokin palvelutaso voi nykyhetkellä ja tulevaisuudessa-kin ylittää tavoitteen. Eroja voi havainnollistaa esimerkiksi luokittelemalla puutteet luokkiin: nykytila parempi kuin palvelutasotavoite, palvelutasotavoite täyttyy hyvin, nykytilassa puutteita ja nykytilassa merkittäviä puutteita.

#### ESIMERKKI

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltiin kriteerit liikennejärjestelmän eri osien palvelutasoluokittelulle. Matkojen ja kuljetusten palvelusotekijät sekä matkojen ja kuljetusten tyypit otettiin huomioon. Päätöksentekoa varten palvelutasoa ja -lostettiin edelleen yhteysväleittäin esitettäväksi palvelutasoluokitteluksi. Palvelutasoanalyysiä tehtiin vertaamalla palvelutason nykytilaa tavoitetilaa yhteysväleittäin.



Jatkossa valtakunnalliset palvelutasoluokittelut tuovat valtakunnallista yhdenmukaisuutta matkojen ja kuljetusten palvelutason kuvaamiseen verkoilla.

Palvelutasoa tulee käsitellä ja analysoida mahdollisimman laajasti. Analyysia olisi hyvä tarkentaa esimerkiksi eri aikajänneille sekä vuoden- ja kellonaikojen mukaan. Tällainen tarkastelu tukee tehokkaimpien toimien valintaa ja etenemispolun määrittelyä. Tärkein tarkastelu käsittelee sitä, mitkä palvelutasopuutteet ovat olemassa tai nähtävissä jo nyt ja mitkä ovat vasta ennustetun kehityksen mukaisesti syntymässä joskus tulevaisuudessa. Palvelutasopuutteiden analyysiä ei yleensä ole mielekästä ulottaa edemmäs kuin noin 10 vuoden päähän. Vuodenaikojen mukaan vaihtelevia palvelutasopuutteita ovat vaikkapa koulu- tai loma-aikoihin sidoksissa olevat puutteet. Kellonajan mukaan tarkastelu tarkoittaa käytännössä esimerkiksi vilkkaiden ruuhkatuntien ja hiljaisten päivätuntien puutteiden erottelua.



Palvelutasopuutteet priorisoidaan yhdessä alueen toimijoiden kanssa sekä määritetään, missä järjestyksessä puutteita tulisi lähteä poistamaan. Huomattavaa on, että puutteet eivät ole yhteismitallisia. Esimerkiksi koulumatkojen turvallisuutta ja jonkin alueen kannalta keskeisten elinkeinoelämän alojen kuljetusten toimivuutta ei voi verrata. Priorisointi vaatii usein arvovalintoja. Priorisoinnissa voi hyödyntää koriajattelua, jossa palvelutasopuutteet jaetaan merkityksensä perusteella esimerkiksi kolmeen eri koriin. Palvelutasopuutteiden priorisoinnin osalta kyse on pitkälti asiantuntija-analyysinä yhdessä alueen toimijoiden kanssa tehtävistä arvovalinnoista.

Palvelutasoanalyysi voidaan tehdä suunnitteluprosessin sisäisenä työskentelynä, mutta palvelutasopuutteiden priorisointi tulisi laatia yhdessä alueen toimijoiden kanssa. Mukaan tulisi ottaa päätöksentekijöiden ohella myös keskeiset sidosryhmät. Tämä parantaa myös suunnitelmassa esitettäviin kipeisiin ratkaisuihin sitoutumista. Puutteiden priorisointi yhdessä päätöksentekijöiden kanssa helpottaa myös seuraavassa vaiheessa tehtävää toimenpiteiden valintaa ja priorisointia.

#### ESIMERKKI

**Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman palvelutasoanalyysin yhteenvedossa verrataan tavoitteiden mukaista tavoitetilaa nykytilaan. Oheiset otteet ovat palvelutasoanalyysistä Seinäjoen ydinalueella (vasen taulu) ja kehityskäytävässä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava.**

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:**

- Seinäjoki on nykyisin keskusta-alueita myöten Suomen autoistuneimpia kaupunkeja. Maan käyttö ja liikennekulttuuri suosii henkilöautoilua. Paikallisliikenteen rooli on suhteellisen pieni, pääosa käyttäjistä on koululaisia ja opiskelijoita eikä paikallisliikenteen käyttö ole houkuttelevaa. Kävelymatkat joukkoliikenteen pääpysäkeiltä koetaan pitkeiksi. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita on kehitetty muutamilla kävelypainotteisilla, lisäksi tavoitellaan keskustan kävelypainotteista kehittämistä sekä pyöräilyn suosion lisäämistä. Läpikulkuliikenne aiheuttaa liikenneturvallisuusriskejä keskustan - matkakeskuksen alueella.
- Seili-palveluliikenne toimii kutsupohjaisena joukkoliikennepalveluna erilliskyytöiketutuille ja muille asiakkaille. Seili hoitaa kaupungin eri yksiköiden kuljetuksia ja on välillä täysin kutsuohjautuva. Informaatio ja kytkentä muuhun joukkoliikenteeseen on palvelutasoltaan heikkoa.
- Palvelukeskittymät, liikunta- ja kulttuurikohteet ovat pääosin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Liikennöintiä ei kuitenkaan tue iltaisin ja viikonloppuisin tapahtuvaa harrastustoimintaa.
- Seinäjoella tapahtuu paljon polkupyörä- ja jalan kulkijaonnettomuuksia. Turvavälineiden käyttöaste on koululaisilla heikko. Kevyen liikenteen yhteyksissä ja ylityksissä on puutteita.
- Saavutettavuus henkilöautolla on nykyisin erittäin hyvä, liikennejärjestelyt on suunniteltu aikaisemmin henkilöautoilijoiden ehdoilla. Pysäköintipaikkojen riittävyys (ml. matkakeskus) ja maksullisuus sekä keskustan läpi menevä valtatie muodostavat haasteita.
- Logistiikka-alueen kehittäminen on ollut jo pitkään vireillä. Alueen arvioidaan lisäävän kuljetuskäytävien käyttöä. Alueen maanhankinta on kesken eikä kaavallisia valmiuksia vielä ole.
- Kaupan vastaanottamien toimitusten täsmällisyys on huonompi ja tyhjänä ajon osuus suurempi kuin koko maassa keskimäärin.

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:**

- Pääradan kapasiteettiongelmat (erityisesti yksiraiteisuus) Seinäjoelta etelään aiheuttavat ongelmia sekä matkoille että kuljetuksille. Pääradan välin Seinäjoki-Oulu parantaminen on käynnissä. Seinäjoen itäinen ohikulkutie (Itäväylä) poistaa lähivuosina Seinäjoen keskustan läpi nykyisin kulkevan valtatieliikenteen ongelmia. Valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on kuitenkin merkittäviä liikenneturvallisuuteen, kuljetusten kustannustehokkuuteen sekä ennakoitavissa liikenteen kasvulla myös lisääntyviä matka-aikojen ennakoitavuuteen liittyviä palvelutasopuutteita (Seinäjoki-Nurmo-Lapua, Seinäjoki-Kurikka).
- Joukkoliikenteen palvelutaso Seinäjoelle jää Ilmajokea ja Lapuaa lukuun ottamatta joukkoliikennesuunnitelman palvelusotavoitteesta. Seutuliikenne palvelee hyvin koululaisia ja opiskelijoita. Matka-ajat eivät ole kilpailukyisiä henkilöauton kanssa. Joukkoliikenteen reitit kulkevat useaa vaihtoehtoista reittiä; tarjonta hajautuu. Koulujen loma-aikana palvelutaso laskee merkittävästi. Pääradan junaliikenteen vuorotarjonta on osin puutteellista eikä mahdollista henkilöauton kanssa kilpailukyistä työmatkaliikenteestä ei voi hyödyntää samoja lipputuotteita.
- Asiointimatkamahdollisuudet kehityskäytävällä ovat nykytilanteessa rajalliset. Rajallisella joukkoliikenteen tarjonnalla ei nautataajamamaisen kehityskäytävän varrelle kyetä tuottamaan riittävää palvelutasoa koulu- ja opiskelumatkoja lukuun ottamatta. Vuorotarjonta ei mahdollista arjen asiointiliikkumisen kaipaamia aikataulujoustoja. Harrastusmatkojen suhteen puutteellinen liikennöintiä rajoittaa iltoihin ja viikonloppuihin painottuvaa harrastustoimintaa.
- Taajama-alueiden onnettomuuksista noin puolet on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Turvalaitteiden käyttö on vähäistä.
- Yritysten välistä yhteistyötä ei kuljetusten osalta nykyään juurikaan tehdä.

### 3.3.4 Toimenpiteiden määrittäminen

- Toimenpiteet kehittämisspolkuineen määritellään priorisoitujen palvelutasopuutteiden poistamiseksi.
- Hyvien toimenpidekokonaisuuksien löytäminen edellyttää vaihtoehtoisten keinojen tehokkuuden ja vaikuttavuuden arviointia sekä vuorovaikutusta.
- Toimenpidekokonaisuuksista tehdään herkkyystarkastelua ottaen huomioon toimintaympäristön muutosten vaikutuksia.
- Suunnittelun tulokset siirretään suunnitteluperusteiden kautta tarkemman suunnittelun lähtökohtiin.

Suunnitelmassa esitettävät toimenpiteet etenemispolkuineen määritellään vastaamaan palvelutasoanalyysissä todennettuihin puutteisiin ja ongelmiin niiden tärkeysjärjestyksen mukaisesti. Hyvä toimenpidekokonaisuus poistaa tai vähentää todettuja puutteita ja ongelmia tehokkaasti. Toimenpiteitä etsitään monipuolisesta keinovalikoimasta. Keinovalikoiman monipuolisuus edellyttää sitä, että suunnitteluprosessissa on mukana riittävän laajasti liikennejärjestelmän eri toimijoita ja että heitä ohjataan ajattelemaan mahdollisia ratkaisuja laajasti.

Toimenpidekokonaisuus tulee suhteuttaa käytettävissä oleviin resursseihin sekä luonnollisesti siihen, mikä on eri toimijoiden rooli yhteiskunnassa yleensä ja liikenteessä erityisesti. Toimenpiteiden ohella esitetään niiden vastuutahot, joiden sitoutuminen suunnitelmaan on varmistettu. Toimenpiteiden ajoittamisessa eli etenemispolun määrittelyssä otetaan toteutusmahdollisuuksien ohella huomioon puutteiden ja ongelmien kehitys ajan kuluessa. Toimintaympäristön mahdollisten muutosten merkitystä toimenpidekokonaisuuden ja etenemispolun tarpeelle ja vaikuttavuudelle selvitetään herkkyystarkasteluilla.

Liikennejärjestelmätasolla määriteltujen palvelutasotavoitteiden ja -puutteiden sekä keinovalikoimien ohjaus seuraaville suunnittelutasoille tehdään suunnitteluperusteiden kautta. Suunnitteluperusteet tarkoittavat tarkemman suunnittelun lähtökohtia, joihin kuuluvat myös liikennejärjestelmätasoiset tavoitteet ja linjaukset. Esimerkiksi väyläsuunnittelun suunnitteluperusteiden yleisiksi lähtökohdiksi esitetään liikennejärjestelmäsuunnittelussa todetut tarpeet, asetetut palvelutasotavoitteet ja priorisoidut puutteet sekä kohteeseen mahdollisesti ehdotetut toimenpidekokonaisuudet kehittämisspolkuineen. Suunnitteluperusteita vastaavia tarkemman suunnittelun lähtökohtia tulisi määritellä myös esimerkiksi kunnossapidon, liikenteen hallinnan, liikkumisen ohjauksen, joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisen kokonaisuuksiin.

Toimenpidekokonaisuuden ja etenemispolun määrittäminen tulisi tehdä vuorovaikutuksessa suunnitelman eri osapuolten ja sidosryhmien kanssa. Päätöksenteko tapahtuu lopulta suunnitelman kokonaisuudesta, josta on ensin pyydetty lausuntoja eri tahoilta ja tehty niissä ehdotettuja tarkistuksia. Maakunnallisen suunnitelman hyväksyy maakuntahallitus tai -valtuusto. Seudullisen suunnitelman hyväksyntä voi tapahtua esimerkiksi liikenneryhmässä tai suunnitteluprosessissa.



### 3.3.5 Vaikutusten arviointi

- Vaikutusten arviointia tehdään koko suunnitteluprosessin ajan tukemaan tavoitteiden, todettavien puutteiden ja toimenpiteiden valintaa ja järjestämistä.
- Ehdotetun toimenpidekokonaisuuden kokonaisarviointilla selvitetään, kuinka suunnitelma vastaa palvelutaso- ja yleistavoitteisiin.

Vaikutusten arviointia tehdään suunnittelun eri vaiheissa. Tavoitteiden määrittelyssä arvioidaan sitä, kuinka palvelutasotavoitteet vastaavat asiakkaiden tarpeisiin ja yleistavoitteisiin. Palvelutasoanalyysivaiheessa vaikutusten arviointi on eri palvelutasotekijöiden nykytilan ja tulevan kehityksen vertailua asetettuihin tavoitteisiin. Toimenpidevaiheessa tehdään erityyppisten ja vaihtoehtoisten toimenpiteiden vertailua ja valintaa.

Suunnittelun tuloksena esitettävää toimenpidekokonaisuutta arvioidaan lopulta kokonaisuutena suhteessa palvelutasotavoitteisiin. Vaikutusten kokonaisarvioinnissa hyödynnetään aikaisemmissa osavaiheissa kerättyjä aineistoja, laadittuja analyysejä ja tehtyjä arviointeja. Arviointi on pääasiassa perustelevaa asiantuntija-arviointia, jonka tueksi esitetään suunnittelussa tuotettua määrällistä ja laadullista tietoa.

#### ESIMERKKI

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vaikutusten arviointia tehtiin aluetyypeittäin ja palvelutasotavoitteittain. Arvioinnin yhteenveto pelkistettiin luokittelustaitekolle +/++/+++. Kuvassa on ote arviointitaulukosta.

Aluetyyppi/palvelutasotavoite	Tavoitteen toteutuminen
<b>Seinäjoen ydinalue</b>	
Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn hyvä palvelutaso mahdollistaa henkilöauton käytön vähentämisen Seinäjoen ydinkeskustassa tehtävillä sekä keskustan ja reuna-alueiden välisillä työ- ja opiskelumatkoilla.	++
Ikääntyneet voivat tehdä päivittäiset asiointimatkat keskustaan omatoimisesti ja joustavasti paikallisliikenteeseen kytketyllä palveluliikenteellä.	++
Harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.	+
Koulumatkat ovat turvallisia.	++
Keskusta-alueen saavutettavuus henkilöautolla turvataan.	+++
Roveksen logistiikka-alue parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.	+++
Jakelukuljetusten täsmällisyys ja kustannustehokkuus paranevat.	++
<b>Kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava</b>	
Liikenneturvallisuus sekä elintarvike- ja metalliteollisuuden kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat koko kehityskäytävällä. Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti ja häiriöttömästi.	+++
Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan ja hinnaltaan kilpailukykyiset työ- ja opiskelumatkayhteydet väleillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki. Matkakäytävät ovat sujuvia ja helppoja hallita.	++
Asiointi- ja harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.	++
Kuntakeskuksissa asuvien lähipalvelut ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävellen ja pyörällä. Koulumatkat ovat turvallisia.	++
Yritysten välinen yhteistyö parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta.	++
<b>Muut keskukset</b>	
Keskustassa kävellen ja pyörällä tehtävät matkat ovat turvallisia ja esteettömiä. Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä turvataan.	+++
Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkakäytävien palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.	+++
Työmatkat ovat mahdollisia Seinäjoelle joukkoliikenteellä viikakimmilla pendelöintisuunnilla.	+++
Ikääntyneiden omatoimiset ja esteettömät asiointimatkat turvataan. Koulumatkat ovat turvallisia.	++
Elintarvike- ja metalliteollisuuden kuljetusten kustannustehokkuus ja vaurioitumattomuus sekä henkilöautomatkojen turvallisuus varmistetaan.	++

### 3.3.6 Seurannan ja toimenpiteiden edistämisen ohjelmointi

- Tavoitteiden toteutumista, asiakastarpeissa tapahtuvia muutoksia sekä sovittujen toimien etenemistä ja vaikuttavuutta pitää seurata.
- Seurantaa tehdään osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on osa jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä, johon kuuluu myös seuranta ja toimenpiteiden edistäminen. Suunnitelmassa asetettujen palvelutaso- ja yleistavoitteiden saavuttaminen ja asiakastarpeiden muutokset ovat tärkeitä seurantakohteita. Jos kehitys ei vie palvelutasotavoitteiden suuntaan, on toimenpidesuunnitelmaa mahdollisesti tarkistettava. Asiakastarpeiden muuttumisen myötä on puolestaan tarve tarkistaa palvelutasotavoitteita. Nämä tarkistukset tehdään osana liikennejärjestelmätyötä, kunnes on aika tehdä koko suunnitelman päivitys. Seurantaa kohdistetaan myös toimien etenemiseen ja vaikuttavuuteen.

Käytännössä seuranta on tiedon kokoamista ja analysointia alueen liikennejärjestelmästä, käyttäjistä ja käyttäjätarpeista. Tämä edellyttää asiantuntijatyötä ja seurantaindikaattoreita, mutta myös laajempaa tiedonhankintaa esimerkiksi vuorovaikutuksen kautta. Jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä pidetään yllä kokonaiskuvaa alueen toimintaympäristön, liikennejärjestelmän ja sen vaikutusten kehityksestä.

#### ESIMERKKI

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa nimettiin seuraavat tärkeimmät seurantaindikaattorit (tietolähteineen):

- kulkutapajakauma ja eri kulkutapojen suoritteet (HLT ja muut liikennetutkimukset)
- maanteiden liikenne- ja kuljetusmäärät (ELY/ tierekisteri ja Tilastokeskus/ tiekuljetukset)
- joukkoliikenteen matkustajamäärät ja vuorotarjonta (ELY ja Lahden kaupunki)/ matka-aikojen suhde
- rataverkon kuljetusmäärät (Liikennevirasto)
- eri kulkutapojen matka-ajat tärkeimmillä yhteysväleillä (liikenteenharjoittajien aikataulut, Liikennevirasto)
- tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet (Liikenneturva ja ELY)
- asukas- ja työpaikkamäärät (YKR)
- yhdyskuntarakenteen tiiviys (taajamien asukastiheys) (YKR)
- liikenteen päästöt (VTT/ LIPASTO).

Indikaattorit valitaan mahdollisimman hyvin juuri tarkasteltavalle alueelle sopivaksi. Parhaimmillaan indikaattoreiden avulla voidaan tehdä päätelmiä myös toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja palvelutasotavoitteiden toteutumisesta.

## 4 Toimintatapa yhteysvälisuunnitelmassa

### 4.1 Yleiskuva

- **Palvelutasolähtöisyyden soveltamisen peruseriaatteet ovat yhteysvälisuunnitelmassa samat kuin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.**
- **Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen edellyttää liikennejärjestelmätason esisuunnittelua yhteysvälistä ja sen roolista osana laajempaa kokonaisuutta.**
- **Roolin määrittäminen edellyttää valtakunnallisia linjauksia eri liikenne-  
muotojen roolista ja niiden kehittämisen painotuksista.**

Yhteysvälin suunnittelualue leikkaa useampia seudullisia ja kunnallisia maankäytön, palveluiden, liikenteen ja elinkeinojen suunnittelun alueita. Yhteysvälisuunnittelun lähtökohtia ovat sille kohdistuvat alueelliset ja valtakunnalliset suunnitelmat, ja se tuottaa lähtökohtia yleissuunnittelulle. Yhteysvälisuunnitelmissa toimijoina ovat vahvasti väylänpitoviranomaiset, ja liitot sekä kunnat nähdään sidosryhminä. Tämä näkyy myös siinä, että selkeä linkki alueelliseen poliittiseen päätöksentekoon puuttuu. Myös käyttäjien rooli suunnittelussa on erilainen. Yhteysvälisuunnittelussa käyttäjät nähdään vahvemmin asiakasroolissa (väylän ja liikennepalvelujen käyttäjinä), ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa toimijaroolissa (kotaloudet, yritykset).

Erilaiset lähtökohdat ja suunnitelmien tavoitteet vaikuttavat palvelutasoajattelun soveltamiseen, mutta pääperiaatteet ovat vastaavat kuin alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Ensin määritellään tarpeet ja tavoitteet yhteysvälin eri jaksoille, ja sitten tehdään palvelutasoanalyysi suhteessa tavoitteisiin. Puutteiden priorisoinnin jälkeen määritellään laajaan keinovalikoimaan perustuva ja toimintaympäristön muutoksiin sidottu etenemispolku kohden tavoitteita. Haasteena palvelutasolähtöisessä yhteysvälisuunnittelussa on pitäytyä tarvelähtöisessä tarkastelussa riittävän pitkään. Palvelutasopuutteet tulee määrittää ilman, että aiemmat suunnitelmat ja niiden taustalla olevat ongelmamääritykset ohjaavat suunnittelua.

Yhteysvälisuunnitelmiksi luokiteltavista suunnitelmista on esimerkkeinä kehityskäytävähankkeita (Turku–Tampere), väyläkohtaisia tarkasteluja (valtatie 4 Lusi–Haaparanta) tai liikennemuotokohtaisina tarkasteluja (Jyväskylä–Helsinki-rata-yhteys).

Seuraavassa ehdotettava palvelutasolähtöisyyden toimintatapa soveltuu erilaisiin yhteysvälisuunnitelmiin. Liikennejärjestelmätasoisien esiselvityksen tarvetta korostetaan. Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen itse suunnitteluvaiheessa riippuu esiselvityksen perusteella tehtävistä valinnoista ja on käyty tässä läpi verrattain yleispiirteisesti.





Kuva 4. Palvelutasoajattelun ”punainen rautalanka” yhteysvälisuunnittelussa (kuvan tekijä Anu Kruth, Liikennevirasto).

Analyysejä palvelutasotarkastelujen soveltamisesta Turku-Tampere kehityskäytäväselvityksessä:

- Ohjeistus eri käyttäjäryhmiin liittyvien palvelutasotekijöiden määrittelystä on vielä kehitysasteella ja vaatii käytettäessä paljon soveltamista.
- Kuljetusten palvelutasotekijöiden avulla ei muodostu merkittäviä eroja eri tavaralajien välille.
- Palvelutasotavoitteiden määrittelystä tarvitaan lisää ohjeistusta.
- Laajempi verkollinen tarkastelu olisi tarpeen eri yhteysvälien roolista pääväyläverkossa.
- Palvelutasoajattelun perusteita tulisi yksinkertaistaa, jotta niitä voidaan paremmin soveltaa käytännön suunnittelussa.
- Palvelutasoajattelun tulisi olla mukana myös hankkeiden priorisoinnissa.

ESIMERKKI

Vaikka työn taustaksi oli tehty esiselvityksiä, kaivattiin selvityksen aikana mm. laajempaa kuvaa yhteysvälien roolista osana pääväyläverkkoa.

Yhteysvälitarkastelujen taustaksi tarvitaan keskeisimpien alueiden välisten matkojen ja kuljetusten palvelutasotarkasteluita valtakunnallisesti. Määrällisten ja laadullisten tarkastelujen pohjana hyödynnetään valtakunnallisia selvityksiä ja linjauksia, kuten alueiden käytön kehityskuva, kaukoliikenteen palvelutasotarkastelut, merenkulun ja lentoliikenteen strategiat, satamien liikennevirtojen tutkimukset sekä maakunnalliset ja seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Valtakunnallisesta tarkastelusta haetaan yhteysvälikohtaisia tarkastelun rajoituksia. Voidaan pitää tavoiteltavana, että keskeisen väyläverkon palvelutasopuutteista ja kehittämistarpeista olisi valtakunnallinen linjaus ohjaamassa yhteysvälikohtaisia suunnitelmia.

Tavoitteena on, että valtakunnalliset, alueelliset ja yhteysvälitasoiset suunnitelmat kytkeytyvät loogisesti toisiinsa. Yhteysvälisuunnitelmien lähtökohtia tuotetaan valtakunnallisesti ja alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Yhteysväleihin koh-

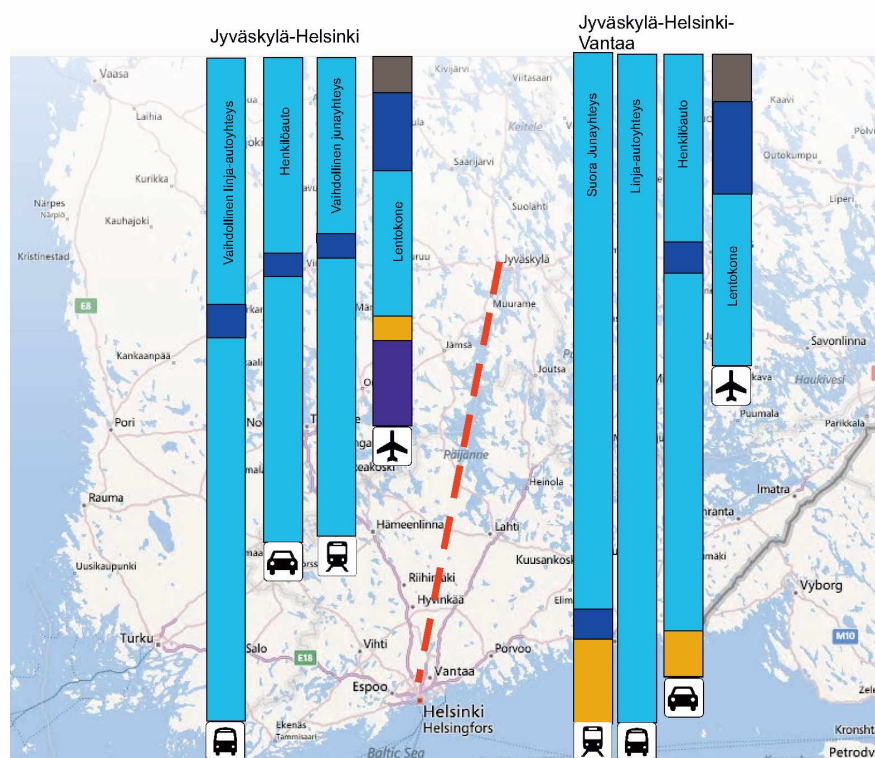
distuvat toimenpide-esitykset viedään alueellisten suunnitelmien toteuttamisopimuksiin (aiesopimukset, kasvusopimukset ym.). Yhteysvälisuunnittelulle jäisi nykyistä selkeämpi rooli osana väylähankkeiden esisuunnittelua.

#### ESIMERKKI

Jyväskylä–Tampere–Helsinki ratahankkeen liikennejärjestelmätasoisen esiselvityksen tavoitteena oli tuoda esiin matka-ajan lyhentämisen vaikutuksia ja määrittää etenemispolku raideliikenteen nopeuttamiseksi. Työ toteutettiin ilman käyttäjävuorovaikutusta. Ohjaukseen otettiin kuitenkin mukaan keskeisimmät organisaatiot ja vuorovaikutusta suunnattiin työn aikana esiin nousseitten tarpeiden perusteella.

Työssä todettiin esimerkiksi, että keskeisten matkaketjujen näkökulmasta tarpeet kohdistuivat koko Jyväskylä–Helsinki-välille, joten tarkastelut laajennettiin keskeisten matkaketjujen osalta koskemaan koko yhteysväliä Helsinki–Tampere. Tarkastelujen pohjalta voitiin tuoda perustellusti esiin ne matkustajaryhmät ja niiden suhteellinen osuus, joiden palvelutasoon matka-ajan lyhentämisellä on selkeää vaikutusta. Samalla voitiin osoittaa matka-ajan minimoinnin ohella muita keskeisiä kehittämistoimenpiteitä, joilla voidaan parantaa käyttäjien saamaa palvelutasoa. Vaikka selvitystä ei toteutettukaan puhtaasti yhteysvälisuunnitelman ohjelmoinnin taustaksi, ovat siinä käytetyt menetelmät ja periaatteet hyvin sovellettavissa yhteysväliselvitysten pohjaksi.

Esimerkki yhteysvälin matka-aikatarkasteluista eri kulkumuodoilla (Rintamäki ja Savolainen 2013).



Tämän tyyppiset tarkastelut voidaan tehdä työn pohjaksi ilman laajaa käyttäjävuorovaikutusta. Kun fakta on koottu havainnolliseen muotoon ennen varsinaisen työn käynnistämistä, voidaan työssä keskittyä palvelutasotarkasteluihin osoitetun tiedon pohjalta.

## 4.2 Toimintatapa suunnittelun osavaiheissa

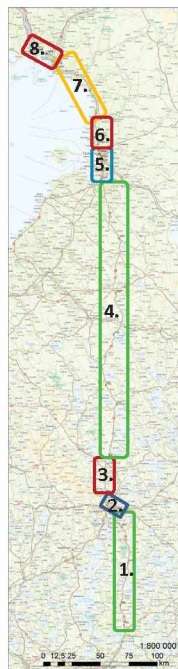
- Suunnittelutyö alkaa vuorovaikutuksella, jolla haetaan eri tahojen yhteinen näkemys yhteysvälin rooleista.
- Palvelutasotavoitteet perustuvat yhteysvälin rooliin, käyttäjätarpeisiin sekä alueellisiin ja yhteiskunnallisiin tavoitteisiin.
- Nykyistä palvelutasoa arvioidaan suhteessa tavoitteisiin.
- Toimenpideohjelma kohdistuu palvelutasopuutteiden korjaamiseen.
- Suunnittelun tulokset siirretään suunnitteluperusteiden kautta tarkemman suunnittelun lähtökohtiin.

### 4.2.1 Yhteysvälin roolin määrittäminen sekä käyttäjätarpeiden kuvaaminen

Yhteysvälitason suunnittelun ensimmäinen vaihe on tarkentaa yhteysvälin valtakunnallista roolia matka- ja tavararyhmien tasolle. Tietolähteet ovat edelleen yleensä valtakunnallisia. Liikennetilastoista päästään kiinni yhteysvälin käyttäjäryhmiin ja niiden suhteelliseen merkitykseen. Myös valtakunnallisista linjauksista ja tavoitteista tulisi olla tietoa. Näkemystä eri käyttäjien ja tarpeiden merkityksestä yhteysvälin kehittämiseksi työstetään yhdessä sidosryhmien ja käyttäjätahojen edustajien kanssa.

#### ESIMERKKI

Esimerkki sidosryhmätyöpajoissa käytetystä havainnollistamisesta (Vt4 Lusi-Haaparanta)



### Yhteysvälin jaksottelu

1. Lusi - Vaajakoski
2. Jyväskylän kohta
3. Jyväskylä - Äänekoski
4. Äänekoski - Liminka
5. Oulun kohta
6. Oulu - li
7. li - Kemi
8. Kemi - Haaparanta



Tavara-, poikittais- ja paikallisliikennejakso

Tavara-, asiointi- ja pendelöintijakso

Tavara-, pendelöinti- ja vapaa-ajanliikenteen jakso

Tavara- ja vapaa-ajanliikenteen jakso

+ taajamakohtat

+ poikittaisliikenneosuudet

Tarkastelutavasta:

- Jaksottelu perustuu henkilöliikenteeseen, tavaraliikenne koko välillä merkittävä
- Jaksottelun pohjalla valtatie rooli osana liikennejärjestelmää
- Jaksottelu perustuu liikennemääriin, liikenteen ajalliseen vaihteluun ja maantieteelliseen etäisyyteen
- Jaksottelun tavoitteena **tuoda esiin eroja yhteysvälin sisällä** (kärjistetty tietoisesti)
- Jaksot nimetty sen mukaan, minkä tyyppinen liikenne **korostuu** suhteessa muihin jaksoihin



#### 4.2.2 Palvelutasotavoitteiden määrittäminen ja niistä päättäminen

Palvelutasotavoitteiden tulee perustua vuorovaikutuksen kautta haettuun yhteiseen näkemykseen tavoiteltavista vaikutuksista. Haastavinta on tehdä palvelutasotavoitteiden määrittely tässä vaiheessa niin, ettei tavoitteita johdeta nykytilasta vaan todellisista käyttäjätarpeista. Kategorista palvelutasomäärittelyä olennaisempaa on joka tapauksessa hakea yhteistä käsitystä siitä, mikä on missäkin olennaista ja mitkä palvelutasotekijät missäkin painottuvat. Koska yhteysväliselvitykset eivät liity suoraan mihinkään alueelliseen suunnittelujärjestelmään, päätöksen palvelutasotavoitteesta tekee yleensä hankkeen ohjausryhmä.

Palvelutasotavoitteet valtatie 8 yhteysväliselvityksessä (Etelä-pohjanmaan Ely-keskus 2013). Tavoitteet on pyritty tekemään käyttäjälähtöisesti, mutta samalla niissä otetaan myös jo kantaa tavoiteltaviin ratkaisuihin.

Tavoitteet valtatie 8 toimivalle palvelutasolle - taajamakohdat
<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikennepoliittikan uusien painotusten myötä valtatie 8 toimivan palvelutason ratkaisujen lähtökohtana on nyky-paikalla kehittäminen osana yhteysvälisyyttä ja paikallista yhdyskuntarakennetta.</li> <li>Tavoitteena on että koko yhteysvälillä alle 80 km/h nopeustasoa on enintään 15 km.</li> <li>Tienpitäjä ja kunnat sopivat ratkaisut MALPE –ajattelun mukaisella maankäyttöstrategialla tai rakennemallitarkas-teluin seuraavin osatavoittein: <ul style="list-style-type: none"> <li>Taajamien kohdilla rajataan yhteysväliselvityksen konseptien mukaisesti taajaporttikohdat, joissa valtatie nopeustasoa voidaan tilapäisesti laskea alle 80 km/h kustannustehokkaiden ja turvallisten ratkaisujen ai-kaansaamiseksi.</li> <li>Paikallinen maankäyttö kytetään yhdyskuntarakenteeseen rinnakkaiskatujen ja valtatie poikittais yhteyksien (ali-/ylikulut) kautta.</li> <li>Myös taajamaporttien kohdalla tavoitteena on yhtenäinen valtatiejakso.</li> <li>Perustellusta syystä voidaan varautua taajamaportin alueen kehittämiseen 50-70 km/h nopeustasolla myös pitkällä aikavälillä.</li> <li>Taajamaporttien kohdilla toteutetaan pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle esteettömät vaihtopysäkit.</li> <li>Muulla taajaman alueella toiminnot kytkeytyvät valtatiehen liittymä- ja rinnakkaiskatujärjestelyin, joilla valta-tien turvallinen nopeustaso on vähintään 80 km/h.</li> </ul> </li> </ul>
Tavoitteet valtatie 8 toimivalle palvelutasolle - pendelöintijaksot
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pendelöintijaksolla toimivan palvelutason tavoitteena on turvallisuuden ylläpitäminen ja nykyisten läpimenoaiko-jen ja kuljetusten ennakoitavuuden säilyttäminen seuraavin osatavoittein: <ul style="list-style-type: none"> <li>Pendelöintijaksolla toimiva palvelutaso sisältää merkityn ohitusmahdollisuuden</li> <li>Pendelöintijaksolla paikalliset toiminnot yhdistetään parannettuihin liittyä rinnakkaisten huoltoyhteyksien kautta</li> </ul> </li> </ul>
Tavoitteet Pohjanmaan radan toimivalle palvelutasolle
<ul style="list-style-type: none"> <li>Toimiva palvelutaso asemilla <ul style="list-style-type: none"> <li>Kaikki junat pysähtyvät suurimmilla asemilla Oulussa, Ylivieskassa, Kokkolassa ja Seinäjoella.</li> <li>Kauhavalla, Pännäisissä ja Oulaisissa osa nopeista junista pysähtyy.</li> <li>Muilla asemilla junavuorojen kokonaismäärä säilyy nykytasolla.</li> </ul> </li> <li>Henkilöliikenteen toimiva palvelutaso <ul style="list-style-type: none"> <li>Mahdollisuus asioida arkipäivisin Helsingissä 12 tunnin aikana</li> <li>Paikallinen joukkoliikenne palvelee matkakäytön osana suurimpien asemien matkustajaliikennettä</li> </ul> </li> <li>Matkakäytöt toimivat suurimpien asemien ja lentoasemien välillä</li> <li>Alueen henkilöliikenteen valtakunnallisten matkakäytön runkona on raideliikenne.</li> <li>Pohjanmaan radan kapasiteetti jaetaan Kokkolasta etelään painottaen henkilöliikenteen tarpeita ja Kokkolasta pohjoiseen painottaen kuljetuksia.</li> <li>Kuljetuksissa ratakapasiteetti jaetaan painottaen paikallisen elinkeinoelämän kuljetustarpeita suhteessa transito-liikenteeseen.</li> </ul>

#### 4.2.3 Palvelutasoanalyysin laatiminen sekä palvelutasopuutteiden priorisointi

Palvelutasoanalyysissä nostetaan esiin puutteet suhteessa asetettuihin palvelutasotavoitteisiin. Samalla otetaan kuitenkin kantaa myös siihen, ylitetäänkö jossain palvelutasotavoitteet. Puutteet on hyvä tuoda esiin liitettyinä aiemmin määritettyihin keskeisiin palvelutasotekijöihin ja tavoitteisiin.

Palvelutasopuutteet tulee pystyä kuvaamaan ja havainnollistamaan perustellusti siten, että ne ohjaavat myös päätöksentekoa ja yhteisen käsityksen muodostamista. Ennen toimenpiteiden määrittämistä puutteista ja niiden korjaamisen priorisoinnista tulee muodostaa yhteinen näkemys, mikä tapahtuu yleensä suunnitteluprosessissa ilman poliittista päätöksentekoa.

Palvelutasopuutteiden kuvaaminen raideliikenneselvityksessä (Ratayhteyden Jyväskylä–Tampere–Helsinki nopeuttaminen)

	Työperusteiset matkat	Opiskelumatkat	Vapaa-ajan matkat
<b>Tärkeimmät palvelutasotekijät</b>	Saatavuus, nopeus, vaihdottomuus, luotettavuus, liittynät, informaatio, mukavuus	Saatavuus, liittynät, Informaatio, hinta	Saatavuus, vaihdottomuus, informaatio, hinta, käyttäjämukavuus
<b>Havaitut puutteet ja kehittämistarpeet</b>	Aikaisen aamun vuorot, nopeiden yhteyksien vaihdollisuus, joustavuus Jyväskylä–Helsinki-suunta	Paikallisiikenne-yhteyksien liittynät	Hinta/lipputuotteet, vaihdot, esteettömyys/käyttäjämukavuus

#### 4.2.4 Toimenpiteiden määrittäminen

Toimenpiteiden määrittämisessä pitäydytään palvelutasotavoitteiden kautta johdetuissa puutteissa ja niiden tehokkaassa poistamisessa. Toimenpidekokonaisuuden etenemispolussa otetaan huomioon puutteiden muuttuminen ajan myötä toimintaympäristön ja liikenteen muutosten takia.

Toimenpiteitä määritettäessä tehdään olemassa olevien suunnitelmien analyysi, jonka pohjalta tehdään suositukset suunnitelmien päivittämiseksi, täydentämiseksi tai uudelleenarvioimiseksi. Vasta tässä vaiheessa tehty suunnitelma-analyysi mahdollistaa sen, että aiemmat suunnitelmat tarkistetaan palvelutasoanalyysin pohjalta sen sijaan, että ne ohjaisivat palvelutasoanalyysiä.

Ohjelmointi tehdään vastaavasti kuin alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (kpl 3.3.4) varmistaen toteuttamisen realistisuus ja se, että toimenpidekokonaisuudet etenevät seuraavalle suunnittelutasolle (suunnitteluperusteet).



Esimerkkejä laajan keinovalikoiman toimenpiteistä (Ratayhteyden Jyväskylä–Tampere–Helsinki nopeuttaminen)

- Junaliikenteen operointimahdollisuuksien parantaminen
  - Kulunvalvonta, kohtaushaikat, suojustus, pienet geometriatyöt
- Tampere–Pirkkalan lentoaseman liityntäyhteydet ja muut palvelutuotteet
  - Tampereen rautatieaseman ja lentoaseman välisen liitynnän päivittäminen
  - Keski-Suomesta suuntautuvien suorien linja-autovuorojen suunnittelu kattaen lipputuotteet ja palvelupaketit
- Joukkoliikenteen palveluiden houkuttelevuuden lisääminen vapaa-ajan matkustamisessa
  - Kohdennettuja lipputuotteita hiljaisempiin vuoroihin asiakasohjelmien profiloitien perusteella
  - Kevät- ja kesäkuukaudet → mahdollisuudet lisätä junan kulkutapaosuutta ja kohdennettujen palveluiden sekä lipputuotteiden suunnittelu kesäajan ja viikonloppujen liikenteeseen.
- Himoksen matkailualueen joukkoliikenteen ja matkailutuotteiden yhdistelmien kokonaissuunnittelu
  - Hissiliput, majoitus, palvelut, liikenne

#### 4.2.5 Vaikutusten arviointi

Palvelutasotavoitteet muodostavat yhdessä alueellisten ja yhteiskunnallisten tavoitteiden kanssa kehikon vaikuttavuuden arvioinnille. Vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös toimenpiteiden vaikutukset toisiinsa.

## 5 Yhteenveto ja suositukset

### 5.1 Palvelutasolähtöisen suunnittelun tavoitteet ja tarkoitus

Palvelutasolähtöisyys toteuttaa Liikennepoliittisen selonteon asiaa käsitteleviä linjauksia suunnittelussa. Palvelutasolähtöisyyden päätavoite on ohjata tekemään valintoja tarpeista ja vaikutuksista rahojen suoran kohdentamisen sijaan. Tavoiteltavasta palvelutasosta pitää tehdä päätökset. Palvelutasotavoitteet ohjaavat suunnittelua täsmällisemmin kuin perinteisemmät suunnitelmaan kirjatut yleistavoitteet. Palvelutasolähtöisyydellä etsitään väylienpidon ja palvelutarjonnan tehokasta ja hukkainvestointeja välttävää keinovalintaa käyttäjien tarpeita ymmärtävällä ja käyttäjiä osallistavalla tavalla.

Palvelutasolähtöisen liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeinen tehtävä on suunnata ja antaa tavoitteita tarkemmalle palvelutason suunnittelulle. Tarkempi palvelutason suunnittelu tapahtuu esimerkiksi väylähankkeen, kunnossapidon, liikenteen hallinnan, liikenneturvallisuuden tai joukkoliikenteen esisuunnittelussa. Myös maankäytön suunnitteluun osoitetaan liikenteellisiä lähtökohtia ja tavoitteita. Palvelutasoajattelussa käyttäjälähtöisyys kääntyy aiemmasta liikennejärjestelmäsuunnittelun yhdestä näkökulmasta suunnittelun keskeiseksi käsitteeksi. Yhteistyö, suunnitteluprosessi, päätöksenteko ja sitoutuminen ovat tärkeitä palvelutasolähtöisyyden läpiviennissä.

Matkojen ja kuljetusten palvelutason käsittelyyn on käytettävissä valtakunnallisesti määritellyt perustyyppittelyt palvelutasotekijöistä sekä matkojen ja kuljetusten tyypeistä. Palvelutasotekijät sekä matka- ja kuljetustyytit ja niiden merkitys kuitenkin vaihtelevat eri tilanteissa. Valtakunnallisia määrittelyjä sovelletaan kuhunkin tilanteeseen istuvalla tavalla.

Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen liikennejärjestelmäsuunnittelussa edellyttää, että maakuntaliitot, kunnat ja kaupunkiseutujen toimijat sisäistävät ajattelutavan. Yhteysvälisuunnitelmissa Ely-keskuksilla ja Liikennevirastolla on tässä suhteessa suurin vaikutusvalta. Palvelutasolähtöisellä esisuunnittelulla tavoitellaan aiempaa laajempaa joukkoa toimijoita päättämään palvelutasosta ja toteuttamaan sitä. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön roolia tavoitellaan myös aiempaa aktiivisemmaksi. Väyläkohtaiset tai liikennemuotoکوhtaiset yhteysvälisuunnitelmat edellyttävät liikennejärjestelmätasoisien tarkastelun tekemistä ennen suunnitelman käynnistämistä.

### 5.2 Toimintatapa alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa

Palvelutasolähtöisyys uudistaa suunnittelun painotuksia, mutta ei muuta liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa perin pohjin. Palvelutasolähtöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeiset vaiheet ovat palvelutasoon kohdistuvien tarpeiden selvittäminen, palvelutasotavoitteiden määrittely ja päätöksenteko sekä palvelutasopuutteiden tunnistaminen ja priorisointi. Palvelutasoasiat ovat tämän seurauksena keskeisesti läsnä myös puutteita poistavien toimenpiteiden määrittelyssä sekä

vaikutusten arvioinnissa ja seurannassa. Vuorovaikutuksen merkitys asukkaiden, yritysten ja erityisesti päätöksentekijöiden suuntaan korostuu palvelutasoperusteisessa suunnittelussa.

Suunnitelman tehtävät ja rooli suhteessa muuhun alueiden käytön suunnitteluun määritetään työohjelmassa. Suunnittelutehtävää täsmennetään osoittamalla alueen kannalta tärkeimpiä kehitystavoitteita, käyttäjätarpeita ja palvelutasotekijöitä.

Tarveanalyysin tehtävänä on selvittää yleistavoitteet, alue- ja yhteysvälijako sekä keskeiset matkojen ja kuljetusten tarpeet. Palvelutasolähtöisyys korostaa perinteisen toimintaympäristöanalyysin kohdentamista juuri tarpeiden selvittämiseen ja priorisointiin.

Suunnittelussa määritellään yhteiskunnan tavoitteisiin kohdistuvia yleistavoitteita ja käyttäjien tarpeisiin kohdistuvia palvelutasotavoitteita. Matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteet asetetaan keskeisimmille tarpeille niin, että yleistavoitteet toteutuvat. Tavoitteista tehdään päätös. Maakuntatason suunnittelussa tavoitteista päätetään yleensä maakuntahallituksessa. Seututason suunnittelussa päätös tehdään tavallisesti suunnitteluprosessissa.

Palvelutasoanalyysillä selvitetään, kuinka palvelutasotavoitteet toteutuvat nyt ja tulevaisuudessa. Tavoitteen toteutumattomuus tarkoittaa puutetta tai ongelmaa. Palvelutasopuutteet priorisoidaan yhdessä alueen toimijoiden kanssa. Samalla määritetään, missä järjestyksessä puutteita tulisi lähteä poistamaan.

Toimenpiteet kehittämisspolkuineen määritellään priorisoitujen palvelutasopuutteiden poistamiseksi. Hyvien toimenpidekokonaisuuksien löytäminen edellyttää vaihtoehtoisten keinojen tehokkuuden ja vaikuttavuuden arviointia sekä vuorovaikutusta. Toimenpidekokonaisuuksista tehdään herkkyytstarkastelua ottaen huomioon toimintaympäristön muutosten vaikutuksia. Suunnittelun tulokset siirretään suunnitteluperusteiden kautta tarkemman suunnittelun lähtökohtiin.

Vaikutusten arviointia tehdään koko suunnitteluprosessin ajan tukemaan tavoitteiden, todettavien puutteiden ja toimenpiteiden valintaa ja järjestämistä. Ehdotetun toimenpidekokonaisuuden kokonaisarvioinnilla selvitetään, kuinka suunnitelma vastaa palvelutaso- ja yleistavoitteisiin.

Tavoitteiden toteutumista, asiakastarpeissa tapahtuvia muutoksia sekä sovittujen toimien etenemistä ja vaikuttavuutta pitää seurata. Seurantaa tehdään osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

## 5.3 Toimintatapa yhteysvälisuunnitelmassa

Palvelutasolähtöisyyden soveltamisen peruseriaatteen ovat yhteysvälisuunnitelmassa samat kuin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Palvelutasolähtöisyyden soveltaminen edellyttää kuitenkin liikennejärjestelmätason esisuunnittelua yhteysvälistä ja sen roolista osana laajempaa kokonaisuutta. Yhteysvälin roolin määrittäminen edellyttää valtakunnallisia linjauksia eri liikennemuotojen roolista ja niiden kehittämisen painotuksista.

Suunnittelutyö alkaa vuorovaikutuksella, jolla haetaan eri tahojen yhteinen näkemys yhteysvälin rooleista. Palvelutasotavoitteet perustuvat yhteysvälin rooliin, käyttäjätarpeisiin sekä alueellisiin ja yhteiskunnallisiin tavoitteisiin. Nykyistä palvelutasoa arvioidaan suhteessa tavoitteisiin. Toimenpideohjelma kohdistuu palvelutasopuutteiden korjaamiseen. Suunnitteluperusteita käytetään tulosten siirtämisessä tarkempaan suunnitteluun.

## 5.4 Suositukset jatkotoimiksi

Palvelutasolähtöisen suunnittelun periaatteet tulee ottaa osaksi liikennejärjestelmäsuunnittelun ja esisuunnittelun ohjeistuksia, kun sellaisia seuraavan kerran tehdään. Samalla suunnitelmien rooleja tulee kirkastaa. Etenkin yhteysvälisuunnittelu etsii nyt paikkaansa liikennejärjestelmätasoisien ja väylätasoisien suunnittelun välimaastossa. Ohjeita laatiessa on tehtävä vielä ajatuksella valintoja toimintatapojen sitovuudesta. Kaikista ohjeistettavista toimintatavoista tulisi pyrkiä löytämään varsinainen tarkoitus ja määrittämään se sitovaksi yleisperiaatteeksi ("tämä tarve on selvitettävä"). Tämän jälkeen esitetään kokemukseen perustuva vahva suositus siitä, miten asia kannattaisi tehdä. On kuitenkin jätettävä ohjeen soveltajalle mahdollisuus hoitaa asia myös jollain toisella tavalla, jos se täyttää yleisperiaatteen.

Liikenneviraston tulee huolehtia suunnitelmien ja aiesopimusten osapuolena siitä, että palvelutasolähtöisyys välittyy suunnitteluprosesseihin. Palvelutasolähtöisen suunnittelun sovellukset eri suunnitelmissa ovat olleet jo ajattelutavan jalkauttamista. Samalla kysymys on kuitenkin ollut kokeilusta ja pilotoinnista, minkä takia toimintatapoja on suunnitelmien edetessä jatkuvasti kehitetty. Eri toimijat (tilaajat ja konsultit) ovat muodostaneet palvelutasoajatteluun hieman erilaisia toimintatapoja. Tässä raportissa esitetyt ehdotukset ja suositukset pyrkivät käytäntöjen yhdenmukaisuuteen ja jatkuvuuteen. Tämä ei kuitenkaan tapahdu itsestään eikä pelkästään ohjeistuksen kautta vaan vaatii ohjausta. Liikennevirasto voi huolehtia valtakunnallisesti siitä, että palvelutasolähtöisyys vakiintuu käyttöön riittävän yhdenmukaisesti eri puolilla maata ja erilaisissa suunnitelmissa.

Liikenneviraston pitkän aikavälin suunnittelu- ja ohjelmointityössä tulisi tehdä valtakunnallisia palvelutasolinjauksia liikennejärjestelmätasoisien esisuunnitelmien lähtökohdaksi. Linjauksissa tulisi ottaa kantaa pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteista valtakunnallisilla väyläverkoilla. Toiseksi olisi otettava kantaa siihen, esitetäänkö erityyppisten seutujen palvelutasotavoitteisiin joitakin valtakunnallisia linjauksia ja mitä ne voisivat olla.

Seuraavassa liikennepoliittisessa selonteossa tulisi suunnata palvelutasoajattelun kokonaisuutta. Kuluneen hallituskauden aikana on kehitetty palvelutasolähtöisen suunnittelun ja päätöksenteon menetelmiä ja toimintatapoja edellisen selonteon linjausten mukaisesti. Seuraavaksi olisi linjattava niiden soveltamista ja kehittämisen suuntia jatkossa.

## Lähdeluettelo

### Haastattelu-/keskustelutilaisuudet

#### Paikka, ajankohta ja osallistujat

Liikennevirasto 16.12.2013

Laura Leppänen, Varsinais-Suomen liitto  
Markku Kivari, Strafica Oy  
Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy  
Anu Kruth, Liikennevirasto  
Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Turun kaupunki 10.1.2014

Jaana Mäkinen, Turun kaupunki  
Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Varsinais-Suomen Ely-keskus 10.1.2014

Matti Kiljunen, Varsinais-Suomen Ely-keskus  
Hanna Lindholm, Varsinais-Suomen Ely-keskus  
Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Puhelinhaastattelu 13.1.2014

Juha Prittinen, Janakkalan kunta  
Petri Launonen, Sito Oy

Puhelinhaastattelu 14.1.2014

Heikki Pusa, Hämeen liitto  
Petri Launonen, Sito Oy

Etelä-Pohjanmaan liitto, Seinäjoki 15.1.2014

Jorma Ollila ja Seppo Rinta-Hoiska, Etelä-Pohjanmaan liitto  
Petri Launonen, Sito Oy

Puhelinhaastattelu 16.1.2014

Anders Pulkkis, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus  
Petri Launonen, Sito Oy

Ramboll Finland Oy, Tampere 21.1.2014

Jouni Lehtomaa, Ramboll Finland Oy  
Leena Manelius, Ramboll Finland Oy  
Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Puhelinhaastattelu 28.1.2014

Matti Hoikkanen, Lahden kaupunki  
Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

#### Osallistujien edustama pilottihanke

Varsinais-Suomen liikennestrategia ja  
Turun kaupunkiseudun rakennemallialueen  
liikennejärjestelmäsuunnitelma

Turun kaupunkiseudun rakennemallialueen  
liikennejärjestelmäsuunnitelma

Varsinais-Suomen liikennestrategia ja  
Turku–Tampere yhteysvälin kehittämis-  
selvitys

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

Turku–Tampere yhteysvälin kehittämis-  
selvitys

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

## **Suunnitelmat**

Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus (2013). Vaasa–Oulu-yhteysvälin kehittäminen. Näkymiä. Toukokuu 2013. Vaasa.

Etelä-Pohjanmaan liitto (2014). Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Luonnos 10.2.2014. Seinäjoki.

Hämeen liitto (2014). Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Hämeen liiton julkaisu 2014. Hämeenlinna.

Päijät-Hämeen liitto (2014). Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Päijät-Hämeen liitto A 209 2014. Lahti.

Rintamäki, Jaakko ja Savolainen, Mika (2013). Ratayhteyden Jyväskylä–Tampere–Helsinki nopeuttaminen. Liikennejärjestelmätason esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2013. Helsinki.

Varsinais-Suomen Ely-keskus (2014). Turku–Tampere kehityskäytäväselvitys. Loppuraportti 2014. Ely-keskus, Liikennerevoluutio, Liikennevirasto, Ramboll Finland Oy. Turku.

## **Muut lähteet**

Henriika Weiste, Reijo Helaakoski, Seppo Lampinen, Jukka Räsänen, Sakari Somerpalo (2014): Pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 33/2014.

[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts\\_2014-33\\_pitkien\\_matkojen\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-33_pitkien_matkojen_web.pdf)





